CUADERNOS historia 16

Las nuevas fronteras

Pedro A. Vives



109

175 ptas



Embarcación del siglo XV

Indice

LAS NUEVAS FRONTERAS
Por Pedro A. Vives 4
Historiador.

Bipolaridades y economías 6
Lo exótico en lo cotidiano 9
Rutas y rumbos 10
La herencia recibida 14
Las feitorias **portuguesas** 16
El futuro buscado 18
Portugal en la nueva frontera 20
La iniciativa privada 22
La carrera hacia la India 26
Las costas africanas 28
En el Cabo de Buena Esperanza 30
Bibliografía 32

Las nuevas fronteras

Europa: Viejos confines, nuevas fronteras (c. 1400-c. 1500)

Pedro A. Vives
Historiador

EN los años que corrieron entre 1380 y 1415 las relaciones mercantiles, políticas y culturales de las ciudades del norte de la península italiana cobraron un nuevo perfil. Hasta entonces cada una de ellas se había desenvuelto como lo que aceptamos por *ciudad-estado,* en realidad nódulos económicos relativamente autónomos en su producción, relativamente dependientes en cuanto a su consumo, y relativamente poderosos respecto a su entorno. De entre todas ellas, Génova y Venecia —especialmente la segunda— descollaban en calidad de centros económicos cuyos confines alcanzaban los lindes de la fantasía cristiana, pese a que la mayor parte de los instrumentos mercantiles e institucionales, y aun de sus más brillantes ingenios, no habían nacido en su seno. Eran, antes que nada, *metrópolis regionales* y, como tales, entre esos años citados pasaron a consolidar su dominio territorial.

Venecia acrisoló entonces su control sobre el Adriático, conquistando para ello la isla de Corfú, pero también aseguró su *hinterland* continental mediante el definitivo dominio de Brescia, Bérgamo, Padua y Verona. Por su parte, Génova extendió su peso político por las dos *rivieras* para poder así cerrar al comercio los puertos más o menos cercanos que competían con ella. Y en el interior, Florencia acabó por dominar la Toscana, tras su conquista de Pisa, en tanto Milán despertaba definitivamente como centro industrial y mercantil, tendiendo una red urbana en su entorno hasta crear lo que desde esa época habría de ser, ya para siempre, la Lombardía. Fue una de esas coyunturas en las que los territorios acaban de articularse tras siglos de integración regional; un período en el que instituciones, modos de vida, símbolos y estructuras mentales se asientan sobre las poblaciones como si hubieran estado ahí desde los orígenes del mundo.

En el norte y noroeste de la misma Europa algo parecido se había puesto en marcha, quizá una o dos décadas antes y, como en el Mediterráneo, hacia 1420 se hallaría aún en cierta efervescencia, si no más. En 1356 se había creado la *Hansa,* una liga de ciudades fuertemente relacionadas por sus intercambios comerciales a todo lo largo y ancho de los mares del Norte y Báltico, pero que difícilmente conformaban un espacio homogéneo identificable por sus estructuras comunes, a no ser que se hiciera hincapié en la flexibilidad con que la *baja lengua alemana* se había adaptado a giros y expresiones de cada lugar para servir, de esa forma, como fundamental nexo común; a no ser, también, que se reparase en la estricta coincidencia de los medios y formas de pago, de las instituciones mercantiles y hasta de la dependencia mutua, en la mayoría de los casos, a la hora de convertir monótonos excedentes en importaciones diversificadas capaces de hacer el consumo cotidiano llevadero en lo posible.

La palabra *Hansa* no era, ni mucho menos, nueva; había aparecido escrita en un diploma real inglés en 1267 y lo que sucedía, casi un siglo más tarde, era que las nuevas condiciones seculares habían exigido la búsqueda de una cierta consolidación institucional de lo que ya antes era un verdadero sistema de ciudades. Seguramente, las caídas de los precios de pieles y maderas acaecidas desde 1300 prácticamente —y aún notorias en 1370— fueron las causantes de esa tendencia al refuerzo de los lazos existentes. La peste habría tenido que ver en ello, aunque no hubiera afectado a los Países Bajos como al resto de Europa y la demanda de mercancías hanseáticas no decayera en ellos durante ese largo tramo secular. Pero, sobre todo, había pesado el hecho de que las dificultades centroeuropeas transcendieran a una *Hansa* ya netamente invadida por comerciantes, soldados y has-

Carabelas en un manuscrito italiano del siglo XV


onore · li le feca assai e ·
legria · granme · siandai

ta campesinos alemanes desde hacía casi un siglo también, trastocando así el original cuadrilátero formado por Londres, Brujas, Riga y Reval, ampliando, desde luego, sus confines, pero afectando, igualmente, al sistema a través de la sintomatología propia del interior continental.

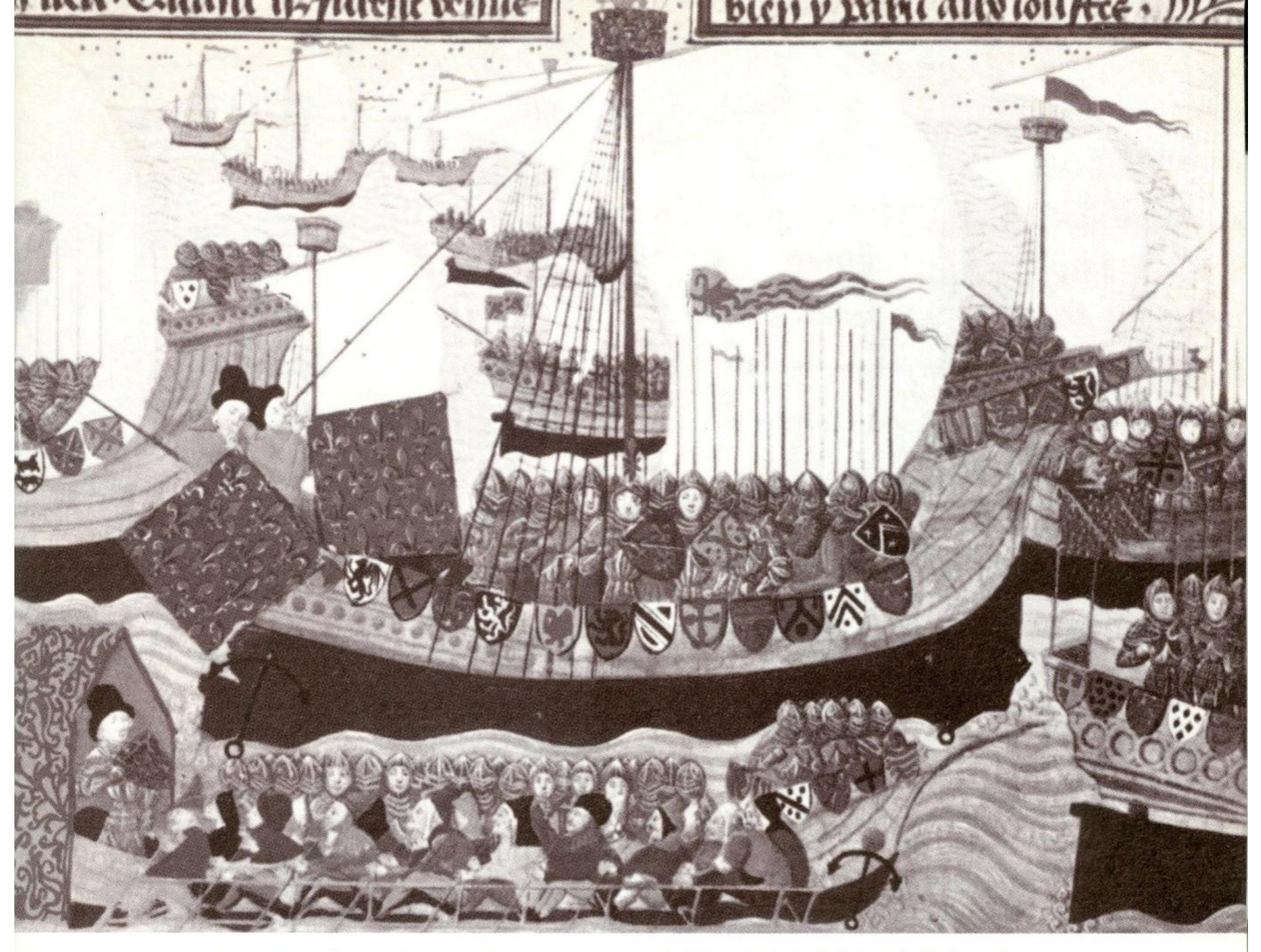
Hacia 1400, pues, la *Hansa* debatía su propia existencia frente a la compartimentación especial impuesta por los nuevos estados territoriales en formación. Su sistema de ciudades tuvo que sobrevivir hasta 1470 ante la aparición de Dinamarca, de Inglaterra o Polonia como monarquías suprarregionales, o ante la voracidad territorial de la Moscovia de Iván el Terrible. En la pugna, comerciantes ingleses y holandeses, o procedentes de Nuremberg, urdieron un nuevo tejido social y político que forzó a la adaptación de la mayor parte de las ciudades hanseáticas a los nuevos tiempos; sólo Lübeck, la emblemática capital del viejo *grupo de mercaderes,* resistió el embate por ese entonces. A la postre, el despertar del capitalismo en Venecia y en Brujas arrasó ante la tradicional indefinición de los hanseáticos entre el trueque y la moneda. Esa fue una de las claves de lo que habría ocurrido en Europa cuando tocara a su fin el siglo XV.

Bipolaridades y economías

Desde el siglo XII cabía aceptar la existencia de varios centros económicos que articulaban el Viejo Mundo. Se les ha llamado —con tanta razón como esquematismo— *economías-mundo* (Wallerstein, 1979; Braudel, 1984), precisamente por lo homogéneo de su sistema económico interno, por lo diverso de las culturas en ellas comprendidas y de sus confines comerciales, y por la coincidencia de todas en rechazar a las otras sin poder, al tiempo, prescindir de ellas. De tales sistemas los más exóticos para la Europa medieval eran China, el conjunto formado por Asia Central, Mongolia y Rusia, y la compleja estructura integrada por las riberas del océano Indico y el mar Rojo. Pero los tres resultaron ser, con el declinar de la Edad Media, los más absorbentes, los más capaces de atraer un flujo constante de metales preciosos amonedados o no. Una cuarta *economía-mundo* la constituía el Mediterráneo, es decir, el complejo formado por Bizancio, las ciudades-estado italianas y el norte de Africa, básicamente. Era, en síntesis, la encargada de captar el oro africano y la plata europea para remitirla hacia Oriente por mediación del Islam: otra compleja trama económica a caballo, precisamente, de los cuatro grandes sistemas y presente, claro está, en todos ellos. Por fin, marginal, incipiente pero más pujante a cada paso, el Báltico y el noroeste europeo en su conjunto integraban ya la que puede tomarse como quinta *economía-mundo* de lo que Occidente acabaría llamando Baja Edad Media.

Entre los dos focos europeos la relación era intensa, fluida, ya que, al fin y al cabo, se trataba de dos sistemas complementarios. En el espacio hanseático se había desarrollado un comercio de grandes volúmenes y limitados rendimientos: maderas, cera, pieles y centeno eran sus grandes protagonistas. En el Mediterráneo la sal, el vino y, sobre todo, las especias llegadas desde Oriente componían la esencia de un comercio menos voluminoso pero altamente rentable. Sólo por eso cabe explicarse las diferencias básicas en la organización de los transportes, en los tamaños de los navíos, en los medios y condiciones de pago iniciales, tanto como los resultados políticos en el norte y el sur; mayor dependencia de la cohesión entre las ciudades en el caso de la *Hansa,* frente a la dinámica autonomía de las ciudades italianas, o de Marsella, o de Barcelona; si en el Báltico y el mar del Norte una lengua común y cualquier esfuerzo eran poco para contener los enfrentamientos, en las costas mediterráneas la rivalidad, la defensa de lenguas y hablas divergentes y aun las guerras, acabaron por ser formas básicas de cada identidad.

Hasta fines del siglo XIII, el principal nexo entre norte y sur europeos fueron las ferias de Champaña; y justo cuando se detecta su decadencia, se encuentran también los rastros inequívocos de las alternativas que la estaban provocando. De 1277 data la primera noticia de naves mercantes genovesas llegadas hasta Brujas; en 1309 esta última, ya verdadera cabeza visible de la trama hanseática, abrió su Bolsa; y cinco años después aparece la primera referencia a barcos venecianos en su puerto; Gibraltar y el Atlántico eran la nueva ruta precariamente transitable todavía, pero que ya se divisaban como frontera de un nuevo tiempo. Se añadía a ello el que desde 1230-40 los Alpes contaban con dos nuevos pasos, Brennero y San Gotardo, que dirigían a las caravanas más hacia Europa central, marginando así las ferias de Provins, de Troyes o de la ve-



Embarcaciones francesas de finales del siglo XV *(miniatura de la* Crónica de Froissart)

cina Brie. Quería ello decir también que para fines del XIII se estaban agotando de algún modo las *fronteras internas* de la Europa altomedieval e, incluso, que se buscaban confines más lejanos, si se pone atención, no ya en la conocida empresa de los Polo, sino en el viaje emprendido por los hermanos Vivaldi en busca de un paso hacia Oriente por el sur de Africa, allá por 1291, saliendo desde la Sicilia dominada por Génova y encomendada a mercaderes aragoneses.

Era aquel, ciertamente, un impulso que aún perduraba desde el tiempo en que las cruzadas volvieron a contactar con los mercados indoasiáticos, desde que mostraron lo provechoso de una piratería generalizada en el Mediterráneo so capa de combatir al infiel. En el origen de todo había estado la expansión de actividades regionales, que trasladaron de los señoríos a las ciudades los núcleos económicos más activos; estuvo, asimismo, la aparición de nuevas ciudades tras el avance sobre las fronteras internas desde el siglo XII y, naturalmente, también la inevitable expansión demográfica con su voraz secuela de nuevas *necesidades* de lujo, pero, sobre todo, respecto al pan de cada día.

El furor de la peste, las turbas más o menos organizadas de la Guerra de Cien Años, las revueltas que salpican todo el mundo cristiano, justifican, sobradamente, el estancamiento a lo largo del siglo XIV. Pero tantas calamidades denotan, a su vez, que antes de comenzar ese siglo de espantos la expansión interna se había terminado; no había tierras libres, no quedaban bosques sin dueño que poder roturar, los regadíos florecientes de la Europa musulmana eran un reducto a punto de ser definitivamente ocupado y la cristianización al norte del Báltico, o en tierras eslavas, ya no era ampliable por una mera razón de límites térmicos. Ese agotamiento de las fronteras internas europeas explica la tensión generalizada; la economía de guerra fomentó el despegue de las futuras monarquías-estado, pero, igualmente, desde 1335-45, disparó los impuestos y, por lógica, contrajo el consumo, hizo proliferar los tesoros en detrimento del crédito, constriñó los cultivos en favor de la ganadería



—menos exigente en cuanto a mano de obra—, acrecentó precios y salarios y restó con ello libertad y autonomía al artesanado. En fin, el siglo XIV fue también el de la contracción de la demanda, el de las economías estancadas, el de los intercambios cada vez más caros en un continente en el que las comunicaciones seguían siendo precarias y las calamidades naturales imprevisibles.

Los intercambios, sin embargo, fueron entonces más imprescindibles que nunca y el trigo, gran protagonista en esa escena, marcó la pauta de la evolución europea. Con la vista puesta en los fines del XVI, el balance final fue que el mundo hanseático, hecho a transportar grandes volúmenes y a garantizar abastecimientos básicos, acabó por hegemonizar la *economía-mundo* europea ganando la partida a un Mediterráneo embelesado en sedas y especias, enclaustrado metrológicamente en la productiva pequeñez de la pimienta. Pero es una caricatura, claro. Lo cierto fue que al llegar a 1400 lo que Europa necesitaba era alimentarse más y mejor; necesitaba calorías, abrigo y combustibles. El trigo fue la clave, ciertamente, pero también el azúcar, el vino, los tintes y las pieles y los aceites, que fueron cubriendo las escasas fronteras aún disponibles en el continente —sus riberas mediterráneas más que nada— y a poco las pequeñas islas accesibles en el Atlántico: Madeira, Açores, Canarias, Cabo Verde...

Lo exótico en lo cotidiano

Sin embargo, lo principal de la dieta de cualquier europeo era la carne, en cuanto fuente proteínica básica, por lo demás relativamente abundante en la mayoría de las regiones desde que el ganado avanzó sobre las tierras roturadas, coincidiendo con las contracciones demográficas generadas por la peste y el estancamiento global del siglo XIV. Su peso estratégico quedó suficientemente reflejado en privilegios concedidos e instituciones creadas en torno a los grandes propietarios de rebaños, recuas y, en menor medida, piaras. Sus derivados alimenticios se multiplicaron para suerte de todos y, aunque la imaginación tardó en hallar alternativas al asado, las aplicaciones hasta el último tendón de cada especie hicieron que todo en la vida cotidiana —vestido o alumbrado, herramientas o armas— girase, de una u otra forma, en torno al ganado.

Desde 1300 se tienen noticias de la variedad y abundancia de platos de carne o de los diferentes tipos que componían uno solo y *pantagruélico* —nunca mejor dicho— de ellos, al que se acompañaba con distintas salsas. Ganado y caza fueron, desde entonces, habituales en Francia, en Italia, en casi toda Europa, fuera central o periférica. Ni siquiera en tiempos de hambres claramente constatadas decayó la demanda de carnes; en los Países Bajos, por ejemplo; en la Alsacia de 1429 el *menú* que un intendente debía dar a cualquier campesino que trabajara para él incluía, entre otras cosas, dos pedazos de buey y otros tantos de carne asada; en 1482 los duques de Sajonia regularon la forzosa inclusión de carne en la dieta de los artesanos. Es, pues, evidente, donde quiera que se mire, que al menos en los siglos XV y XVI la carne fue un componente esencial, habitual y variado en la alimentación europea, lo que tal vez redunde en ese período de *vida individual feliz* que, entre 1350 y 1550, ha querido adivinar la historiografía.

Pero, ligado a eso, una *frontera* permanecía intacta hasta nuestro siglo: la conservación de la carne en los largos inviernos que, de entrada, obligaban a sacrificar un importante número de cabezas. No toda la carne se podía salar o secar, ni todas las viejas —y complicadas— fórmulas culinarias permitían tantos meses de almacenamiento sin que el valor nutricio, amén de olor y sabor, experimentaran variaciones más o menos indeseables. De la propia Europa, tomillo, laurel, anís o mejorana, y especialmente el ajo, proporcionaban una forma inmediata y accesible de combatir el problema; el único condimento o *especia* autóctono que realmente suponía un lujo era el azafrán. Ahora bien, desde el siglo XII el mundo cristiano había podido recuperar una de las pasiones heredadas de Roma, forzosamente obviada durante la *era de Carlomagno:* las especias orientales. Clavo, jengibre, nuez moscada, canela y muy especialmente la pimienta, fueron un *lujo necesario* en la vida material de la Baja Edad Media; sus aromas y sabores, capaces de enmascarar calidades deficientes y conservaciones dudosas, se convirtieron en factor esencial a la hora de cocinar carnes, pescados y dulces, llegando incluso a ser tenidas no ya por afrodisíacas, sino incluso como estimulantes de la fertilidad (Braudel, I, 154-82).

Las especias llegadas de Oriente, sobre todo de India y Ceilán, aparecieron en manos de un *cuasi* monopolio por parte de los comerciantes de las ciudades italianas a fines de la Edad Media. Y, pese a ser un consumo sorprendentemente difundido por regiones y estratos sociales diversos, permanecieron emboscadas claramente en lo que cabe aceptar por mercancía de lujo. Claro que en el capítulo de *especias* se incluían otros productos no destinados a la alimentación, como eran las materias tintóreas —índigo, palo brasil, ámbar gris—, las variadísimas hierbas medicinales o el cotizado azúcar de Levante; los mismos canales de captación y distribución en manos italianas hacían llegar las perlas, rubíes y diamantes del Próximo Oriente que en Europa llegaban a tener hasta propiedades mágicas; también el coral mediterráneo, más barato, o el marfil africano convertido en peine, marco de espejo o incrustaciones —tan de moda en Francia a comienzos del XV—, así como la seda, llegaban en los mismos barcos que las especias destinadas a condimento culinario. De ahí la indefinición que arrastraban como *lujo* (Miskimin, 128-9).

Rutas y rumbos

Eso suponía un tráfico denso y complejo entre Oriente y el Mediterráneo, completado con los intercambios entre el norte hanseático y las ciudades italianas. Un tráfico que se fue venciendo hacia el norte porque fue en éste donde las especias conocieron una demanda más creciente, y porque el Mediterráneo mismo fue cayendo en una dependencia en la que el trigo tuvo mucho de responsable. La expansión de un *gusto medieval* ahormado por la pimienta y el resto de especias, no se detuvo en las costas europeas ni en el siglo XV mismo; conforme fue llegando a Polonia, a Rusia, al interior de Alemania, el negocio de la especiería fue en aumento hasta alcanzar, al menos, la mitad del XVII. Sobre esa base, Venecia construyó un imperio característicamente disperso y orientado hacia Levante, cuyo emblema final cabe decir que fueron sus *galere da mercato,* yendo y viniendo por todo el Mediterráneo, aventurándose en el Atlántico y alcanzando el puerto de Brujas. En ellas estuvieron los orígenes del futuro sistema expansivo portugués y hasta el de los convoyes españoles hacia América, conocidos por *flotas y galeones*. Pero fue la evolución de las coyunturas la encargada de poner al descubierto lo inmaduro de ese *imperio* veneciano.



Arreglo de un barco (detalle de una xilografía del siglo XV)

Desde antes de 1250 la relación entre la Europa medieval y el mundo islámico —es decir, el contacto entre los cinco grandes focos de la economía mundial— estuvo marcada por un desequilibrio elemental: el flujo de plata hacia el este del Mediterráneo facilitó el constante aumento del precio del oro para los europeos. Florencia y Génova acuñaron oro en 1252; Venecia, treinta y dos años después, sin duda como síntoma de que hasta entonces no había precisado abandonar el uso de las acuñaciones bizantinas, que sólo a fines del XIII comenzaron a devaluarse. Como fuera, lo cierto es que ese oro acuñado, orgullo de las ciudades italianas, llegaba desde Africa a través de las rutas transaharianas controladas por el Islam norteafricano, puesto que Europa sólo producía plata y, para esas fechas, no en la cantidad que India y China eran capaces de absorber. Sólo desde 1350, Bosnia y Servia serían capaces de aumentar la producción argentífera europea, antes de quedar aisladas por la invasión turca hacia 1450; de ahí en adelante serían las minas centroeuropeas las encargadas de quintuplicar la producción hasta la crisis de 1530. Y, sin embargo, la demanda de metales preciosos desde

Oriente hizo el esfuerzo europeo insuficiente en materia minera.

Para el primer cuarto del siglo XV, la necesidad de acceder directamente a las fuentes del oro —procedente sobre todo del Sudán— puso en ebullición la inventiva para eludir a los intermediarios norteafricanos; lo de menos tal vez fue el reavivamiento del espíritu de cruzada; lo asombroso acabaría siendo la aventura emprendida por los portugueses. La clave de todo residió en la paulatina necesidad de recuperar viejas rutas por las que Oriente y Occidente habían mantenido sus contactos, algunas de las cuales o habían entrado en decadencia o habían sido interrumpidas. La *ruta mongol,* una de las principales, quedó cerrada en 1340 por el nuevo reparto de influencias a lo largo de sus tramos, lo que obligó a los venecianos, sólo tres años después, a navegar directamente hasta Siria y Egipto para sortear la nueva circunstancia. Se iniciaba entonces el esplendor veneciano a la hora de dominar los intercambios en el Mediterráneo oriental, aunque también era el comienzo de un largo siglo de transformaciones, que acabarían con la caída de Constantinopla en manos turcas; una ciudad desarmada por los propios latinos y un nuevo poderío —el llamado *turco*— subestimado por Venecia, que confluían para trastocar un débil imperio de mercaderes, *colleganzas* y letras de cambio. Y precisamente cuando Enrique el Navegante, infante portugués, coronaba sus intereses expansivos.

India, Ceilán, Java y las Molucas, básicamente —así como el puerto chino de Cantón, en cuanto centro distribuidor de pimienta, seda cruda, jaspes y porcelanas—, eran las referencias que marcaban los rumbos a seguir en busca de rutas alternativas. Originariamente, el contacto había estado en manos de intermediarios árabes que concentraban sus actividades mercantiles en Bagdad y Alejandría, ciudades hasta las que llegaban los extremos finales de las caravanas que enlazaban las orillas del golfo Pérsico con Asia central y Turquestán. En el mar, una auténtica turba de embarcaciones pequeñas caracterizaba la densa red distribuidora del mundo islámico, pero el eje primordial lo constituían los grandes barcos de tres y cuatro palos —y con hasta 300 marineros—, ocupados, sin tregua, en relacionar las costas asiáticas con el mar Rojo y el citado golfo Pérsico. Ese sistema se hundió cuando la expansión turca hizo desaparecer a los califas árabes y despojó a los cruzados de sus dominios en Siria y Palestina. Bagdad dejó de ser la conexión entre Oriente, el Mediterráneo y Anatolia-Bizancio.

Durante el siglo que corrió entre 1250 y 1350, lo que se ha llamado la *paz mongola,* había permitido mantener dos rutas de larga distancia que sorteaban el Próximo Oriente bloqueado por los turcos. Ambas eran terrestres, lentas y penosas, pero salpicadas de ciudades intermediarias, en las que corrieron monedas del Mediterráneo tanto como las asiáticas. En Tana, al norte del mar de Azov, comenzaba una de ellas que enlazaba con Turquestán y Asia central, que alcanzaba luego Sarai, Astrakán, Ourgendj, Otrar y Almaligh, antes de llegar a Quinsai y, por fin, a Khambalik, donde residía el Gran Jan. La alternativa era otra ruta más meridional con dos posibles puntos de arranque, Trebisonda o Lazzaio, e incluso con variantes, según se siguiera a Tabriz y Astrabad o enlazara con el golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz; en cualquier caso, sus destinos se sucedían en Bokkara, Samarcanda, Kokan y Kashgar, desde donde se alcanzaban los objetivos chinos. Los mares Negro y de Azov, dentro de ese sistema, cobraron una especial relevancia, ya que no limitaban los contactos a Oriente, sino que acercaban a los comerciantes mediterráneos a mercancías procedentes del norte. Las colonias venecianas —numerosas y activas— en las costas de esos dos mares pudieron, desde ahí, importar pieles y maderas, cereales, metales preciosos y hasta esclavos, cuyos orígenes estaban en Ucrania, la cuenca alta del Danubio y la propia Rusia.

Aquellas fueron, sin duda, rutas y rumbos provechosos, los más codiciados y cultivados por los mercaderes mediterráneos, pero no los únicos trazados desde la Europa medieval. En el norte, un viejo rumbo, una ruta difusa pero cierta, había fijado en la conciencia colectiva de los pueblos escandinavos un confín —y sobre todo un frontera— llamado a ser el protagonista con el paso de los siglos. Había comenzado a perfilarse hacia el año 800, cuando la cultura vikinga presionó a sus gentes hacia una salida expansiva. Primero fue el salto a las islas Shetland, más tarde, el desembarco de las Feroe; luego, hacia 860, seguramente, la llegada a Islandia —la mítica Tule del mundo clásico—; en los dos últimos destinos, además, encontraron comunidades de monjes irlandeses que probablemente se habrían instalado entre

Operaciones de carga y descarga en un puerto mediterráneo (del cuadro Historias de San Nicolás, *por Fra Angélico, Pinacoteca Vaticana)*

Salida de los hermanos Polo de Venecia, con dirección a Catay (miniatura de un manuscrito de El Millón, *Biblioteca Bodleyan, Oxford)*

los años 700 y 775 en unas y otra. Hacia el 900, el barco de un tal Gunnbjorn, arrastrado por el viento en la travesía entre Islandia y Noruega, llegó hasta unas costas desconocidas y mucho más occidentales: las mismas, sin duda, que ochenta años después avistaría y pisaría Erik *el Rojo,* hijo de un Thorvald huido hacia 970 del sudoeste noruego y precariamente instalado en Islandia.

Los aproximadamente trescientos kilómetros que separan a Islandia de Groenlandia, pudieron ser navegados por Erik *el Rojo,* merced a que apenas hubo hielos en esas latitudes durante los siglos XI y XII. Después de un viaje exploratorio en 980, a los tres o cuatro años tuvieron lugar los primeros asentamientos en *la tierra verde,* que es el significado de Groenlandia. En torno a los llamados *Poblado del este* y *Poblado del oeste* —que en realidad estaban al sureste y al noroeste de la masa isleña—, Erik *el Rojo* llegó a reunir unas 280 granjas, cuyas bases económicas fueron el ganado vacuno y lanar. El mismo nombre de *tierra verde* parece que no fue sino un reclamo exagerado para atraer colonos, pero así y todo, hasta allí llegó el cristianismo hacia el año 1000 y, ya en el siglo XII, se hallaron fundados un monasterio agustino en Ketilsfjord y un convento de monjas benedictinas en Siglufjord; en 1126, sobre aquella remota frontera se creó la diócesis de Gardar, a la que el papa Alejandro VI se referiría en 1492 al confirmar que hacía ochenta años que ningún barco navegaba hasta ella.

El confín occidental abierto por los vikingos seguidores de Erik *el Rojo* debió mantener una frontera activa hasta, más o menos, 1379, año en que se sabe que gran parte de los groenlandeses fueron masacrados en un ataque esquimal, del que informó Bjorn Jorsalafari, tras visitar la precaria colonia en 1385. Hasta entonces, el núcleo colonial, que suscribió un tratado con el rey de Noruega en 1261, había permanecido en Groenlandia misma, aunque se sabe que varias expediciones habían inspeccionado Hellulandia —la isla de Baffin—, Marklandia —tierra de Labrador— y la imprecisa Vinlandia, esta última la más polémica, según se acepte o no que pudiera ser la costa situada entre las actuales ciudades de Boston y Nueva York. Como quiera que fuese, lo cierto es que el último viaje documentado hasta ese confín europeo abierto por los vikingos data de 1406, cuando unos islandeses visitaron lo que aún era el *Poblado del este.* La ocasionalidad de las noticias se explica porque Groenlandia se hallaba prácticamente aislada de Europa desde comienzos del siglo XIII, cuando un cambio climático hizo descender los hielos a latitudes más sureñas, variando, por tanto, la circulación de los vientos y haciendo así inoperante la descomunal, pero única vela de las embarcaciones vikingas, su casco diseñado para mares despejados y la capacidad de sacrificio de sus filas de remeros.

Así, pues, tres procesos seculares, la expansión *turco-otomana* —con la caída de Constantinopla a modo de símbolo para el mundo cristiano—, la crisis de la hegemonía mongola sobre las rutas hacia Oriente, el aislamiento climático de la frontera groenlandesa por el norte occidental, alejaron a Europa de sus confines medievales. Era ésa una realidad cada vez más patente conforme avanzaba el primer tercio del siglo XV. La canela, la pimienta, el oro y los marfiles —convertidos secularmente en *necesidad*— llegaban cada vez más escasa y dificultosamente, lo que explica el incremento de su específica aura mercantil. Hacia Islandia, las pesquerías fueron enfrentando a armadores y marineros —ingleses, de Bristol, y alemanes, especialmente— hasta el punto de ponerles a buscar por el Atlántico Norte la mítica *isla del Brasil,* sin duda encabalgada en un pasado vikingo ya casi olvidado: hacia 1470-80 acabarían aproximándose a la futura Terranova; probablemente algunos utilizaron sus costas para las tareas de salazón del bacalao, tan abundante en sus cercanías, facilitando así el posterior reconocimiento de tales latitudes a Juan Caboto en 1494, cuando ya la historia quiere que se trate de un *descubrimiento.*

La herencia recibida

Con el arranque del siglo XV, las condiciones mercantiles cambiantes en el ámbito mediterráneo tendieron a polarizarse entre la actividad pirática y los intercambios pacíficos, resultados ambos de una frontera entre las culturas cristiana y musulmana desarrollada a lo largo de siglos. El sur de la Península Ibérica y el Norte de Africa eran, lógicamente, el foco en que ambos resultados tenían que manifestarse con mayor intensidad, habida cuenta que en torno al estrecho de Gibraltar esa frontera se hallaba prácticamente viva. Las expresiones máximas de



Mapa de Asia (grabado de la *Cosmografía*, de Sebastián Münster, 1552)

esa tendencia pueden resumirse en tres objetivos que, pareciendo nuevos en su coyuntura, respondían claramente a viejas aspiraciones del mundo occidental: el dominio de las costas norteafricanas, el control de las rutas transaharianas y la salida hacia el Atlántico, encaminada a buscar rutas marítimas alternativas de cara al comercio con Oriente. Cada uno de esos objetivos acabará adquiriendo su prioridad relativa, exigiendo su estrategia particular e imponiendo sus reglas del juego propias, conforme avance el siglo, pero conformando al unísono la apertura hacia un género nuevo de frontera.

La navegación por el Atlántico, que constituye la innovación más espectacular desde el emplazamiento histórico, contaba, sin embargo, con claros antecedentes bajomedievales. Desde mediados del siglo XII, y luego en el XIII, habían tenido lugar navegaciones genovesas más allá de Gibraltar siguiendo las costas africanas; también catalanes y mallorquines, aunque sumidos en un halo de secreto mercantil, habían navegado por el océano y, seguramente, comprobado la escasa rentabilidad de tales intentos, a causa de una técnica naval aún estrictamente mediterránea. En cualquier caso, siempre debieron ser continuaciones de una navegación de cabotaje por las costas africanas desde el Mediterráneo hacia el occidente, diferenciada de las rutas conocidas, que ponían en relación a Venecia y Génova con el mundo hanseático del norte.

Los estímulos para que ese mero asomarse al Atlántico desembocara en una auténtica expansión, con sus avances técnicos implícitos, procedieron de la dinámica proyectada por la vieja frontera cristiano-musulmana. En la Península Ibérica, el lento avance castellano y protugués sobre los reinos musulmanes de Jaén y Murcia, de Sevilla y Granada, consolidaron formas de vida adaptadas a lo que, en cierto modo, había sido desde los siglos X y XI una *frontera interna* para todo el mundo cristiano. En ella se había acrisolado un especial sentido de la utilidad de asumir los riesgos inherentes a la depredación de tierras, propiedades y recursos de un enemigo oportunamente definido por la

doctrina en el momento adecuado. La proyección demográfica sobre nuevos espacios, las tierras apropiadas y repartidas tras la conquista militar, el valor del correspondiente saqueo, se impusieron en coyunturas sucesivas a la rentabilidad del habitual intercambio pacífico restituido lo antes posible, una vez cumplida la *misión cristianizadora* que había facilitado el desplazamiento de los límites.

Cuando terminó la llamada *Reconquista,* su dinámica de frontera se reprodujo en el Mediterráneo en forma de *piratería,* alcanzando su dinámica hasta comienzos del siglo XVII, y manteniendo prácticamente intactas todas las implicaciones de la *guerra santa* o de la *cruzada,* según el lado desde el que se viera. En ese proceso, muchas prácticas mercantiles quedaron formalmente atrapadas en su remoto origen fronterizo y, especialmente, la relacionada con el rescate de prisioneros capturados por el enemigo secular. Las vidas de tales cautivos fueron siempre rigurosamente respetadas en el lado musulmán y su conjunto repartido en función de reglas y ordenamientos perfectamente establecidos; técnicamente eran esclavos que sólo podrían ser liberados a cambio de un *rescate* precisamente, cuyo monto estaba genéricamente en relación con la categoría social del prisionero. Así, el *rescate* pasó a convertirse en una práctica mercantil bien definida y articulada que tuvo, incluso, sus negociadores especializados en la figura de los *alfaqueques,* intermediarios conocedores de todas las partes, respetados también por todos y provistos de los oportunos salvoconductos.

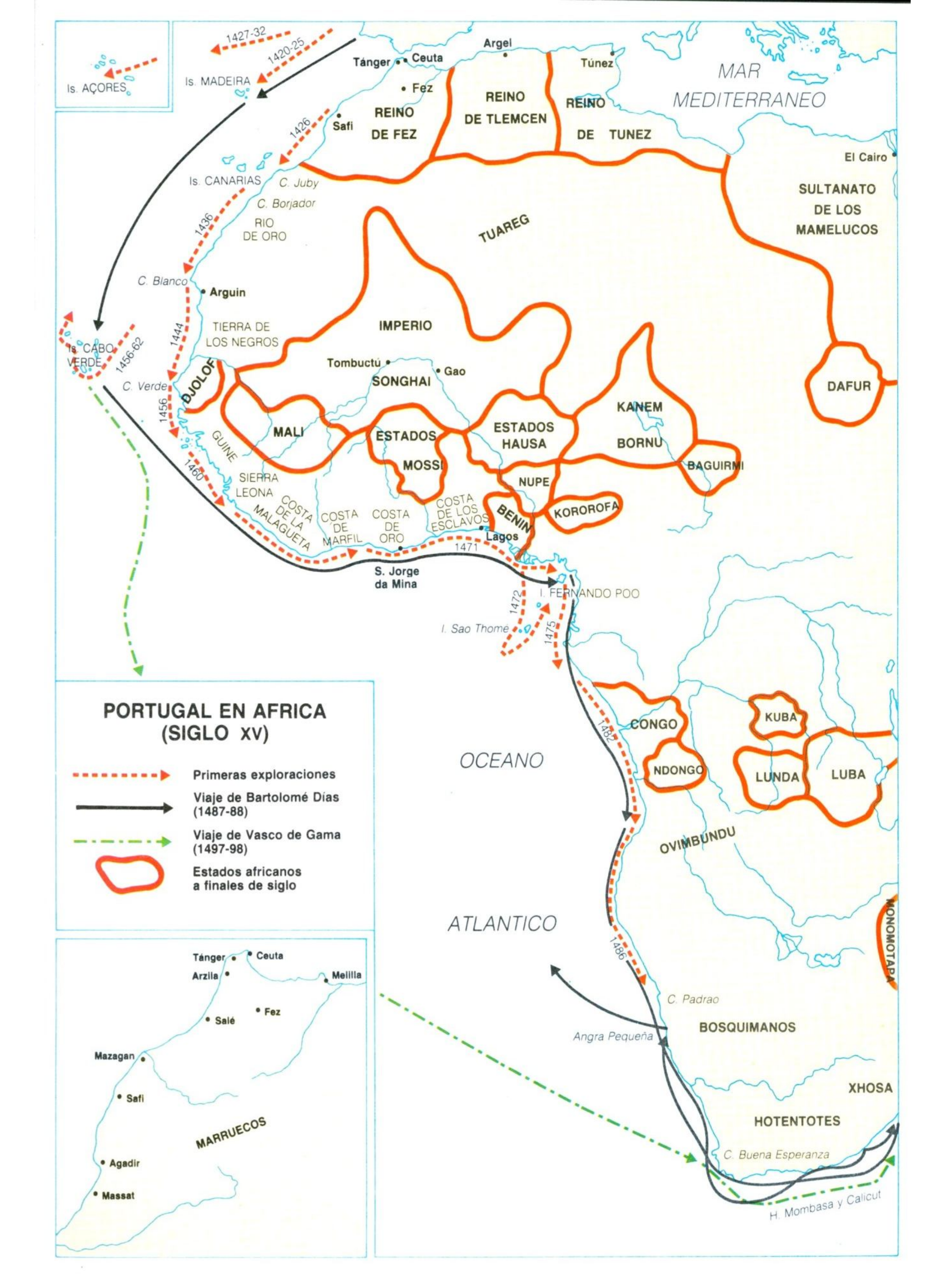
El *rescate* acabó por ser un genuino mecanismo mercantil llamado a desempeñar un papel singular en la expansión geográfica y técnica de la Europa peninsular, hasta el punto de dar nombre a un tipo específico de empresa comercial. Puede decirse que bajo la denominación de *rescate* terminaría por consolidarse un género de iniciativas que facilitaban contactos mercantiles diversos, coyunturales y, sobre todo, con pocas exigencias en cuanto a organización e infraestructura empresarial. A la vez, el *rescate* fue paulatinamente prescindiendo de su objetivo original —redimir cautivos cristianos en manos de infieles— y ligándose al contacto con mercados alejados, con enclaves de intercambio a lo largo de las costas atlánticas africanas en los que esclavos, oro y marfil, como producto del trueque o del saqueo, según circunstancias y casos, justificaran un esfuerzo encaminado hacia distancias más largas, que fueron revelando el rumbo hacia el sur y dotando de funciones estratégicas a los archipiélagos atlánticos.

Es posible que hacia 1312 hubiera existido un pequeño enclave comercial —un puesto de apoyo— en la isla de Lanzarote, tras haber llegado a ella Lanceloto Malocello; al fin y al cabo, las Canarias eran conocidas desde el tiempo de los romanos. Poco después, hacia 1330, aparecieron en el horizonte occidental las Madeira, y las Canarias figuraban en el mapa que Angelino Dulcert terminó en 1339. Desde esa época, pues, hay que destacar la presencia habitual de portugueses y andaluces *descubriendo* el Atlántico a base de practicar una pesca de altura en la que el seguimiento de determinadas especies, pero sobre todo el atún, iría incrementando el conocimiento de las costas marroquíes, así como contactos comerciales esporádicos. La fijación de un tornaviaje que desde las Canarias, con rumbo norte-noroeste, llevaba hasta vientos favorables para tocar en el sur de Portugal, fue la clave para que las expectativas crecieran durante el resto del siglo XIV.

Las feitorias *portuguesas*

Una nueva frontera *—cristiano-guanche,* si se quiere decir— se había abierto hacia 1402, cuando se sabe que los castellanos estaban ya asentados en el archipiélago canario; frontera políticamente consolidada mediante la *conquista* que entre 1403 y 1418 llevó a cabo el francés Jean de Bethencourt para Enrique III de Castilla. También hacia 1418-1420, colonos procedentes del Algarve empezaron a asentarse en Madeira, donde no se habían encontrado pobladores aborígenes. Entre 1427 y 1432, el proceso se trasladó a las Açores, y desde 1434, con el gran despegue generado por Enrique *el Navegante,* el proceso se expandió hasta llegar a un primer poblamiento del archipiélago de Cabo Verde, en 1456, completado seis años más tarde, cuando se hubo descubierto el segundo grupo de esas islas.

Esta frontera isleña y atlántica permitió a Portugal desarrollar un incipiente sistema colonizador, en el que ya existía un cierto aparato institucional; las islas fueron distribuidas en distritos, llamados desde entonces *capitanías donatarias,* en alusión a la de-


PORTUGAL EN AFRICA (SIGLO XV)
Primeras exploraciones
Viaje de Bartolomé Días (1487-88)
Viaje de Vasco de Gama (1497-98)
Estados africanos a finales de siglo
Is. AÇORES
Is. MADEIRA
1427-32
1420-25
1426
Is. CANARIAS
1436
1444
1456-62
1456
1460
1471
1472
1475
1482
1486
Tánger
Ceuta
Fez
Safi
Argel
Túnez
MAR MEDITERRANEO
REINO DE FEZ
REINO DE TLEMCEN
REINO DE TUNEZ
El Cairo
SULTANATO DE LOS MAMELUCOS
C. Juby
C. Borjador
RIO DE ORO
TUAREG
C. Blanco
Arguin
TIERRA DE LOS NEGROS
Is. CABO VERDE
C. Verde
DJOLOF
IMPERIO SONGHAI
Tombuctú
Gao
MALI
ESTADOS MOSSI
ESTADOS HAUSA
KANEM BORNU
DAFUR
BAGUIRMI
NUPE
BENIN
KOROROFA
GUINE
SIERRA LEONA
COSTA DE LA MALAGUETA
COSTA DE MARFIL
COSTA DE ORO
COSTA DE LOS ESCLAVOS
Lagos
S. Jorge da Mina
I. FERNANDO POO
I. Sao Thome
OCEANO ATLANTICO
CONGO
NDONGO
KUBA
LUNDA
LUBA
OVIMBUNDU
MONOMOTAPA
C. Padrao
Angra Pequeña
BOSQUIMANOS
XHOSA
HOTENTOTES
C. Buena Esperanza
H. Mombasa y Calicut
Tánger
Ceuta
Arzila
Melilla
Fez
Salé
Mazagan
Safi
MARRUECOS
Agadir
Massat

legación del poder que el rey efectuaba en el capitán o cabeza visible de la empresa, ajustando los términos de esa *donación* de la corona en un *foral,* esto era, en un documento otorgado por el rey, en el que se establecía un elemental marco jurídico y, más que nada, los beneficios a obtener por cada parte en la operación. Aunque era el origen de una posterior definición de *dominio y soberanía,* se trataba de una expansión con incentivos básicamente materiales, colonizadores de un espacio nuevo, en la que el impulso global europeo quedaba patente en la diversidad de orígenes de los colonos.

Si el *rescate,* las pesquerías y las colonias isleñas conformaron la urdimbre de la lenta apertura hacia el Atlántico provocada por el cambio secular en los intercambios de larga distancia, otra herencia del pasado —esta vez institucional— también jugó un papel específico en la consolidación de esos nuevos horizontes. La vieja necesidad técnica y financiera de fijar enclaves de intercambio en lugares y mercados estratégicos había generado, especialmente en el sistema hanseático, una peculiar institución que pudiera describirse como simple residencia de comerciantes, o como representación mercantil extranjera, o como delegación de una jurisdicción foránea en materia de finanzas, o como terminal de mercancías de lejana procedencia. Y como todo ello a la vez. La más citada de todas fue el *Fondaco dei Tedeschi,* que existió en Venecia desde 1228, sin duda porque todo lo que sucedía en aquella ciudad alcanzó el relumbrón de lo histórico; también porque las reglas que lo rigieron fueron estrictas a la hora de impedir que los comerciantes del norte efectuaran sus operaciones en cualquier calle o plaza veneciana, o de fijar horas y días para sus transacciones. En fin, porque fue el símbolo de un sistema económico llamado a emerger enclavado en el corazón de otro destinado a estancarse. Pero el *Fondaco dei Tedeschi* fue una más de las instituciones creadas por los mercaderes hanseáticos para hospedarse en sus destinos comerciales, para almacenar sus mercancías y sacarlas al mercado local, pero estratégico a la vez; en las que llegaron a tener sus propios jueces, y donde se fraguaban operaciones de largo alcance. Con idénticas funciones, existieron el *Sankt Peterhof,* en Novbgorod; la *Deutsche Brücke,* en Bergen; el *Stahlhof,* de Londres, o el activísimo *Kontor,* de Brujas. Eran la traslación de toda una infraestructura comercial al mercado de destino: una concepción opuesta al orgullo veneciano, que se complacía en esperar en casa a los más lejanos contrapartes.

Sobre ese modelo hanseático, los comerciantes portugueses fueron dando forma a su *feitoria* desde comienzos del XV, cuando se sabe que contaron con una avanzada comercial en Brujas, que sería trasladada a mediados del siglo a Amberes, y que siempre estuvo destinada a distribuir en Europa productos orientales: la *feitoria da Flandres.* La especialización del comercio portugués como intermediario entre el norte hanseático y el sur mediterráneo, se reflejó también en la peculiaridad de su sistema de *feitorias,* ya que fueron desde el principio una neta delegación de la corona más que una institución estrictamente mercantil, como las del ámbito de la Hansa. La monarquía portuguesa creó así un modelo de participación en el comercio de larga distancia, en el cual la traslación de la estructura de poder en la figura del *feitor,* el tesorero, el escribano y otros funcionarios destinados a amparar y regular las actividades de los comerciantes, facilitó la pronta vinculación de los intereses políticos a los desafíos de la nueva frontera. La *feitoria,* además, fue un resultado institucional en permanente evolución, adaptado en cada momento al papel de estratégica intermediaria desempeñado por Lisboa en el contexto occidental, fuera para distribuir especias en el norte, para comprar trigo en Andalucía —desde 1464 hubo una *feitoria* en Sevilla, con prolongación luego en Málaga—, o para captar oro, marfil y esclavos en Africa, como fue el caso de la *feitoria dos tratos de Arguim,* en Lagos, que comenzó a operar hacia 1445.

El futuro buscado

La relación técnica entre destinos tan apartados a la vez que interdependientes entre sí, tuvo que hacerse forzosamente por mar. El Atlántico, *mar tenebroso* durante la Edad Media, impuso sus condiciones a cambio de abrir un sinfín de atractivos. El principal desafío fue, consecuentemente, la necesidad de crear una técnica náutica y naval que permitiera hacer frente a unas aguas más agitadas, aprovechar los sistemas de vientos oceánicos, fijar rumbos prescindiendo de referencias costeras, mantener una capacidad de carga rentable y, todo ello, re-

duciendo en lo posible los costos de explotación. Las respectivas soluciones tuvieron, pues, que incidir en un tipo de navío adaptado a mares tempestuosos, en el logro de un sistema de arboladura y velámenes más completo que permitiera prescindir de remos, en el perfeccionamiento de instrumentos y cartas de navegación y, en fin, en la concepción de un barco capaz, sólido y de fácil manejo. Todo ello pudo ser constatado en las *barchas* portuguesas existentes a comienzos del XV, cuya evolución final serían la *carabela* y su hermana mayor la *nao,* en nomenclatura castellana. Tales protagonistas capitales de la expansión atlántica fueron, en realidad, la síntesis de un largo proceso de perfeccionamiento tecnológico en el que todas las culturas marítimas europeas aportaron algo.

La tradicional *galera* mediterránea, larga, pesada, de escaso calado para sortear los bajos fondos, dependiente de un número a veces exagerado de remeros a los que había que alimentar y disciplinar, había sido la reina indiscutida durante siglos en toda la cuenca del mar interior. Su evolución estructural había sido lenta pero evidente; sus límites operativos también habían quedado claramente fijados en el estrecho de Gibraltar, habida cuenta de su precaria estabilidad en aguas atlánticas; sus aportaciones básicas fueron, aparte de las enseñanzas en contrario, la progresiva adaptación de velas y mástiles cada vez más capaces, así como la proyección de algunas embarcaciones algo más ágiles, más pequeñas y de menor coste constructivo, como fue el caso de la *coca* catalana. También el Mediterráneo fue aportando una técnica cartográfica adaptada a la navegación costera que, aunque escasamente útil para alta mar, fijó, desde luego, toda una técnica en el diseño de cartas de marear, cuyo máximo logro fue el *portulano* y una de sus escuelas primordiales, la mallorquina. Los instrumentos disponibles para aquella navegación eran sencillos, encaminados a medir la posición del sol sobre el horizonte, a fijar el norte y a trasladar todo ello sobre el mapa: astrolabio, ballestilla, brújula y compás componían el equipo fundamental al que había que añadir siempre la pericia y experiencia del piloto. En ese instrumental náutico estaba presente una técnica en la que Oriente y Occidente se repartían las aportaciones, siempre con el Mediterráneo y el mundo islámico como intermediarios de un largo proceso cultural.

De la navegación hanseática la principal aportación fue el casco de las nuevas embarcaciones; no sólo por la tendencia hacia las formas *redondas,* más aptas para navegar en mares agitados, sino también por la técnica constructiva destinada a dotarlo de mayor resistencia a los embates del oleaje. Esta técnica consistía en el reforzamiento interno de toda la tablazón a base de un enrejado, o celosía, o *tingladillo* de madera. Significaba, sin duda, un coste y una complicación mayores en la construcción naval, pero proporcionaba la solidez necesaria en alta mar. La primera embarcación que incorporó este sistema fue el *koggen* hanseático de fines del siglo XIII, así como la *urca,* más grande y tardía, destinada a grandes transportes. El *barco redondo,* por tanto, llegó desde el mar del Norte hacia el Cantábrico y de ahí descendería para mezclarse con aportaciones mediterráneas. Aunque resultaba lento y pesado en comparación con la galera, lo cierto era que su línea de flotación quedaba más alta, su centro de gravedad más bajo y su perfil redondeado completaba una estabilidad claramente mayor en aguas difíciles. Además, precisamente por esas características, admitía un aparejo más alto y con velas de mayor superficie, con el resultado inmediato de poder prescindir de los remos y, por ende, de los remeros. Ello implicaba que con menor tripulación y la consecuente mayor capacidad de aprovisionamiento, su radio de acción era mucho mayor.

Portugal y Castilla, a caballo de norte y sur, estuvieron en condiciones inmejorables para combinar dos tradiciones navales y marineras y optimizar los resultados; la incorporación de la llamada *vela latina* —en realidad transmitida por el mundo árabe— en dos o más mástiles, dotó a los cascos redondos de una maniobrabilidad hasta entonces desconocida. Esa vela triangular se comportaba en realidad como un *timón* capaz de aprovechar el viento en cualquier posición, incluso los contrarios, gracias a la técnica *de bolina.* En fin, así nacieron, progresivamente, las *barchas* primero, sin cubierta y con uno o dos mástiles, y luego la *carabela,* ya con cubierta y castillo de popa, un tercer palo, mayor envergadura en el velamen y capaces de cargar hasta 60 toneladas castellanas —unas 38 toneladas métricas—. En cuanto a las medidas máximas que llegarían a alcanzar, cabe hablar de 21 metros de eslora (largo), unos siete de manga (ancho) y, aproximadamente, dos de calado. Con tales características básicas, des-

de 1440-45, más o menos, Occidente tuvo un instrumento esencial para ensanchar sus horizontes y acceder sin intermediarios a los alejados confines de su comercio más rentable, siempre y cuando las nuevas técnicas vinieran a coincidir con grupos de interés capaces de hacerlas rentables.

Al revés de lo que sucediera en Castilla tras la muerte de Pedro *el Cruel* —o *el Justiciero,* según quien hiciera la historia—, en el Portugal de fines del XIV y comienzos del XV una ascendente *burguesía* mercantil, casi siempre portuaria, tuvo ocasión de intervenir en la búsqueda de un futuro capaz de hacer olvidar los impactos de la peste, de plantear alternativas al estancamiento finisecular de la producción interna y de gestar una verdadera independencia frente a la pretensión hegemónica castellana. La revolución de 1383, que acabó con la victoria sobre Castilla en Aljubarrota, fue, en gran medida, el triunfo de los comerciantes portugueses; y el reinado de Juan I de Avis —hijo bastardo de Pedro I, el rey que protegió entre 1356 y 1367 los intereses de los mercaderes— significó, desde entonces, la implantación de una peculiar monarquía *mercantil,* estabilizadora, mas por ello mismo necesitada de recursos y objetivos que liberasen las tensiones internas creadas por casi un siglo de luchas dinásticas, guerras peninsulares y conflictos entre *burguesía* y aristocracia. Tal fue el contexto elemental que facilitó la fluida confluencia entre innovación tecnológica, presión de las élites y expansión ultramarina en el siglo XV portugués.

Portugal en la nueva frontera

No es posible afirmar —ni negar— que el reino de Portugal alcanzara y aun superase el millón de habitantes a lo largo del siglo XV. Con un tal potencial humano, reducido para las dimensiones de las empresas acometidas, hay que aceptar que fueron el estancamiento productivo, las ansias territoriales de su aristocracia, la inestabilidad de un campesinado en efervescencia o medidas fiscales como las *sisas gerais* de 1399 —un cuadro coherente con lo que sucedía en el resto de Europa—, las razones para que tal vez hasta cien mil personas llegaran a enrolarse en empresas de expansión. Y, comprensiblemente, todo ello articulado por la retórica cristianizadora, la apuesta por los buenos rendimientos de la especiería y, en todo caso, la compulsión penal o militar.

Hacia 1400 es seguro que comerciantes y armadores portugueses hicieron de la expansión mercantil el sustrato de una nueva idea de conquista, de *cruzada,* que proporcionó a su aristocracia una alternativa territorial al sur de la Península Ibérica ya bloqueado por Castilla: el Africa magrebí, las costas saharianas, las islas atlánticas. La famosa conquista de Ceuta, en 1415, fue bastante más que el símbolo de los nuevos tiempos: como empresa militar cristiana aquel nuevo horizonte era impecable, pero tras él la nobleza portuguesa también supo calibrar el valor de las rutas del oro, del tráfico de esclavos hacia un Occidente cristiano a duras penas recuperado de la peste, de la posibilidad de trasladar cultivos rentables como eran el trigo y el azúcar a tierras africanas e islas atlánticas; debió evaluar también la rentabilidad de contar con especias y materias tintóreas sin necesidad de intermediarios, o de agrandar las áreas pesqueras, o de incrementar y mejorar el abastecimiento de pieles y cueros. Si alguna duda le hubiera quedado a esa nobleza, bastaba el reconocimiento de las sucesivas quiebras monetarias acaecidas desde 1383, con la consiguiente merma de créditos disponibles, para que comprendieran lo inevitable de dos salidas: obtener nuevos señoríos o invertir en operaciones de corso. No renunció a ninguna, mas para ambas hubo de contar con mercaderes, armadores y prestamistas.

Con la monarquía como correa de transmisión, especialmente a través del infante don Pedro, la iniciativa mercantil puso en marcha una expansión económica íntimamente relacionada con la militar encomendada a la aristocracia. En torno a 1435, puede decirse que los roles estaban bien marcados, pues en tanto hidalgos y cortesanos se ocupaban de conquistar plazas norteafricanas, poblar islas, reclamar mercedes reales y asaltar a navegantes musulmanes, la *burguesía* urbana y mercantil era la encargada de canalizar el tráfico a partir de los lugares *cristianizados,* de solventar transacciones y distribuir seres humanos, oro y otras mercancías preciosas *rescatados* de manos del infiel. Si en algún momento pudieron parecer actividades y grupos contrapuestos, fue más que nada por la tensión en las relaciones de ambos polos con un estado en formación, convaleciente aún de su prueba de identidad independiente y con un basamento institucional y económico todavía precario.



Francisco de Almeida

Vasco de Gama

Mapa portugués representando a Asia a principios del siglo XVI

Junto con el infante don Pedro, verdadero precursor y mantenedor, la figura del también infante don Enrique *—el Navegante—* explica el proceso de progresiva aproximación entre *burguesía* y nobleza durante la primera mitad del siglo XV, pues don Enrique fue, sobre todo, el gestor de ese paulatino acercamiento en un período clave para la expansión portuguesa, que llega hasta 1460, año de su muerte. No es que fuera más activo y decidido que su hermano don Pedro, sino que al inclinarse hacia los intereses de la aristocracia, a la que pertenecía, y reunir la mayor fortuna de su época a costa de la nueva frontera, resultó ensalzado como legendario *navegante* por la historiografía tradicional. Pero, en contra de lo que se ha escrito, su sede de Sagres no fue nunca un emporio de la ciencia náutica, sino un centro de operaciones mercantiles; su afán cristiano al frente de la Orden de Cristo pesó sin duda menos que su avanzado sentido empresarial, y su proclamado ascetismo encaja mal con su ducado y alcaldía de Viseu, con su señorío de Covilhã, con la compañía creada en Lagos para el comercio y pesca en las costas africanas (1444), o con el monopolio obtenido para el comercio entre los cabos Cautim y Bojador en 1449. Y, en fin, habida cuenta de las escasas veces que abordó una embarcación en su vida, tampoco cuadró muy bien con su persona el apodo elegido por la historiografía para aquilatar su leyenda.

Ciertamente, el aura enriquina tuvo mucho que ver con una coyuntura específica iniciada allá por 1434-35, cuando *el Navegante* embarcó a nobles y mercaderes en el asalto sobre Tánger que se produjo en 1437. Fue un claro fracaso que destapó la pugna entre intereses contrapuestos precisamente al tiempo que la muerte súbita del rey Duarte I —en septiembre de 1438— complicaba la situación portuguesa. Con un sucesor al trono menor de edad —el futuro Alfonso V—, las Cortes de Torres Novas (1438) y de Lisboa (1439) hubieron de elegir un regente entre doña Leonor —la reina viuda, a la que apoyaba la hidalguía— y el infante don Pedro, candidato de las *burguesías* portuarias, que se hallaban en condiciones de orientar la actuación de la monarquía tras el desastre de Tánger. Hasta que don Pedro murió luchando contra sus oponentes en Alfarrobeira, en mayo de 1449, su regencia significó el triunfo relativo del bando mercantil; pero después de esa fecha, sus partidarios fueron perseguidos, llegando muchos de ellos a ver sus bienes confiscados. Pues bien, precisamente durante esa regencia de su hermano, don Enrique levantó su infraestructura mercantil.

Ya con Alfonso V en su trono, las pautas expansivas fueron marcadas por el sector aristocrático, especialmente por el conde de Barcelos (luego, duque de Bragança), por el arzobispo de Lisboa y la desconsolada doña Leonor. La *burguesía* no fue apartada, ni mucho menos, pues era imprescindible, pero, sencillamente, no participaba en la elaboración de líneas maestras. Alfonso V aseguró su poder a base de reforzar las casas señoriales con la creación de nuevos títulos y patrimonios; cuatro marquesados desde 1451, la figura de barón en 1475 y la de vizconde al año siguiente. La hegemonía nobiliaria fue plena en todos los aspectos, y comerciantes y armadores hubieron de esperar a Juan II, ya en 1481, para denunciar su marginación en las cortes entonces convocadas. Para esas fechas, don Enrique era ya un héroe legendario forjado por sus pares de la nobleza, herederos de su impulso *navegador*.

Y, sin embargo, cuando en 1460 murió don Enrique sólo una tercera parte de las expediciones marítimas y comerciales se habían debido a su patronazgo; el resto habían corrido por cuenta y riesgo —nunca mejor dicho— de la iniciativa privada, especialmente apoyada por el olvidado don Pedro. Concretamente, entre 1444 y 1446 la *burguesía* portuguesa había abarcado casi el doble de costas africanas, en kilómetros, que las expediciones enriquinas entre los años 1434-36 y 1441-43; y entre 1433 y 1447, frente a los 12 navíos remitidos por don Enrique al sur del cabo Bojador, los mercaderes y armadores de Oporto y Lisboa habían enviado hasta 58 a esas mismas latitudes.

La iniciativa privada

Lo que sucedió tras la muerte de don Pedro en 1449 fue que la experiencia y los recursos adquiridos por don Enrique hasta entonces, pasaron a fomentar y articular la *revancha* de la nobleza: el aumento de las *conquistas* frente a las expansiones puramente mercantiles fue notable justo entre 1449 y 1460, cuando se consolida el liderazgo de Enrique *el Navegante*. Al mismo tiempo, y en consonancia con eso, la corona opta desde esa época por la cesión de de-



Primer mapa impreso de Africa (del libro Itinerarium Portagallensium, *traducción al latín de las* Navegaciones *del veneciano Cadamosto, descubridor de las islas de Cabo Verde al servicio de Enrique el Navegante)*

rechos de explotación económica de la nueva frontera a particulares, mediante acuerdos de arrendamiento que, de hecho, dejaban las exploraciones de nuevas tierras y mercados, con sus riesgos inherentes, a la iniciativa privada. Entre 1450 y 1460 se arrendó el *trato* de Arguim, de 1469 a 1474 todo el negocio africano fue objeto de otro arrendamiento global a Fernão Gomes quien, además, se encargó de financiar nuevos avances hacia el sur; y, además, el reinado de Alfonso V conoció la definitiva apertura a la participación extranjera en la expansión mercantil portuguesa, dando paso a nombres y sagas como Antonio de Noli, Fernando Dubno, Luis Cada Mosto, Josse van Hurtere y tantos otros. Una realidad que tampoco encaja en otro lugar común de la historiografía tradicional: la *política de sigilo,* un pretendido secretismo portugués en materia de expansión que ha tenido más que ver con el nacionalismo salazarista de nuestro siglo que con la Europa del XV, volcada hacia el control de la larga distancia.

La coexistencia de dos concepciones distintas de la expansión territorial y económica, sobre la base de una monarquía en período de articulación, hace bastante compleja la comprensión de los sucesivos avances por las costas africanas, del papel jugado por los archipiélagos atlánticos y de la identidad estrictamente portuguesa o no de cada empresa. En principio, aunque el tipo de objetivos quedara bien definido según fuese la aristocracia o la *burguesía* quienes lo plantearan, su coincidencia o no en coyunturas concretas dependió siempre de la percepción de una cierta rentabilidad por parte de los grupos mercantiles. Así, por ejemplo, la expedición sobre el norte de Africa proyectada por Alfonso V en 1460, contó desde el principio con la clara oposición de comerciantes y armadores de Lisboa y Oporto, ya que su elevado coste no se correspondía con una efectividad inmediata. Ahora bien, si sólo se tuviera en cuenta un caso como ese, se podría confirmar el reparto de actitudes hasta ahora descrito, pero los hechos no invitan a tan clara conclusión.

La conquista de Ceuta de 1415 fue una empresa rechazada entonces por la aristocracia, que prefería, explícitamente, dirigir sus armas contra el reino de Granada; fue, pues, dirigida y financiada por miembros de

la *burguesía* como Alfonso Vaz de Almada, entre otros, y auspiciada por los infantes Pedro y Enrique. Más de medio siglo después, en 1471, otra conquista, la de Arzila (Asilah), contó también con el apoyo de los sectores mercantiles, al considerar éstos que serviría para librar en el futuro a la navegación comercial de la piratería musulmana. Ese juego de intereses, por tanto, fue, en última instancia, la clave de la expansión portuguesa en sus diversas proyecciones, aunque inserto, a su vez, en la evolución de la monarquía misma. Y la corona portuguesa, por su parte, evolucionó hacia una peculiar conjunción de las dos perspectivas, convirtiéndose, por un lado, en conductora de una aristocracia en plena expansión política y territorial, pero por otro, también en una especie de empresa matriz y motriz, en parte mercantilmente interesada, como si de un *burgués* o un noble se tratase a la hora de incrementar y rentabilizar su patrimonio.

Aquella doble vertiente de la corona de Portugal reflejó la también doble procedencia de las influencias recibidas, ya que tuvo tanto del espíritu de cruzada peninsular y mediterránea como del criterio empresarial propio de la Hansa. Se reflejó muy especialmente en la progresiva concepción institucional de la *empresa de estado,* del monopolio dirigido tanto al beneficio económico como a la transmisión de un dominio soberano con netos tintes señoriales; la *feitoria,* al fin y al cabo, fue su gran hallazgo y su gran aportación a la expansión futura de las monarquías europeas, desde el punto y hora en que combinaba los mecanismos de control político y fiscal —una fiscalidad que nacía, básicamente, como *beneficio privado* del monarca-socio— con el estímulo y respeto a la libre iniciativa mercantil. Las *feitorias* paulatinamente aparecidas sobre el avance africano, acabaron por exigir un escalón organizativo más: la *feitoria de feitorias,* nombradas *casa dos tratos* normalmente, que no fueron sino el modelo básico del sistema de relación entre una metrópoli y sus colonias o con simples mercados de-

Parte del Africa oriental y la isla de Madagascar (abajo). *Mapa del Africa austral dibujado por Le Testu* (derecha)




VETERIBVS IGNOTA
AFRICE PARS

pendientes. Y, al fin, la expansión orgánica de ese sistema quedaría trabada en la propia implementación del estado de la monarquía, hasta parecer parte consustancial del mismo y como tal tomado y considerado.

La carrera hacia la India

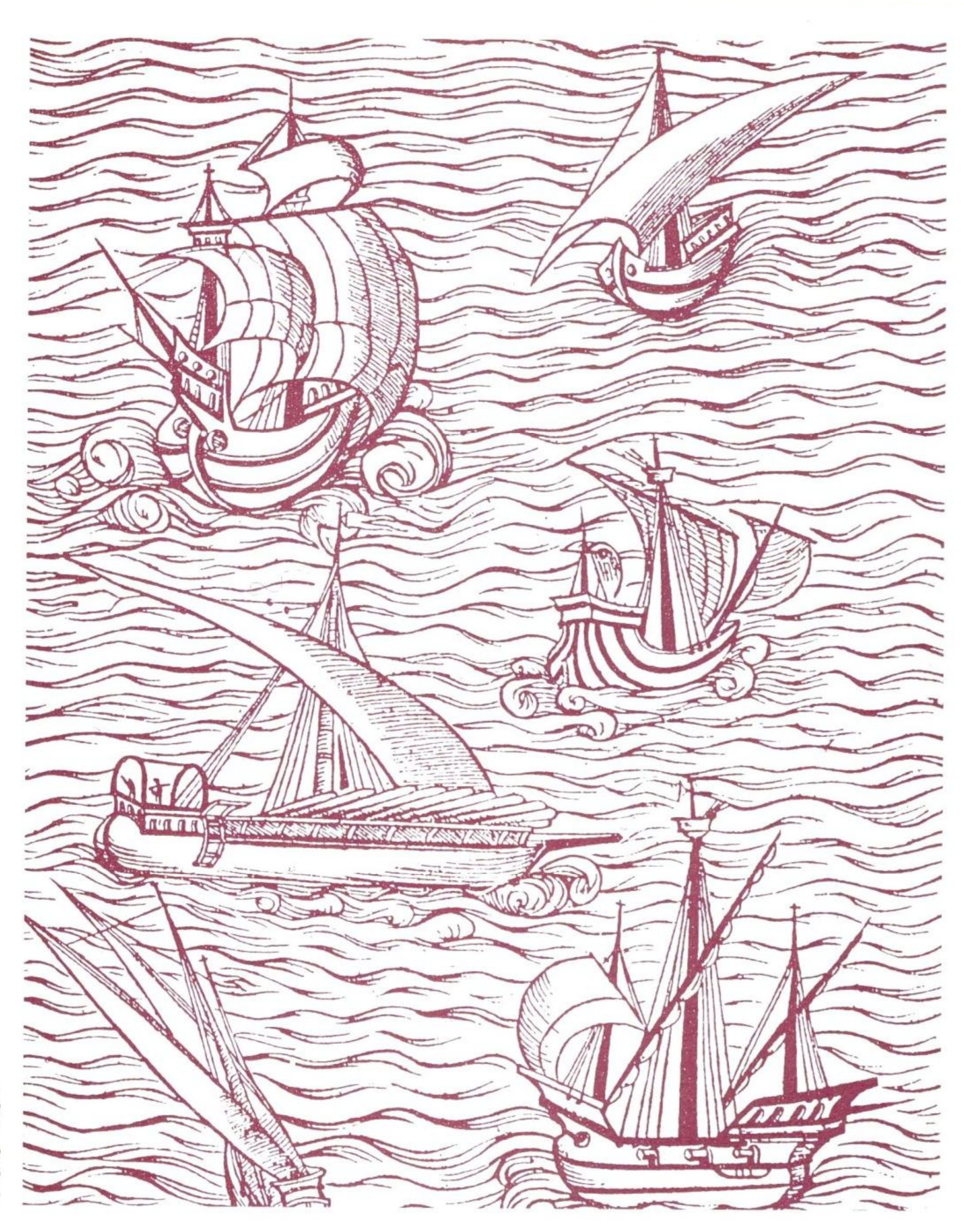
La llamada *fase africana de expansión* por la historiografía portuguesa transcurrió, concretamente, entre 1415 y 1498, desde la toma de Ceuta hasta la llegada de Vasco de Gama a Calcuta, siendo un largo y complejo proceso de avance por las costas africanas hacia el sur que, en realidad, tenía como meta fundamental el establecimiento de un contacto directo con India y el resto de los mercados de Extremo Oriente. Dos circunstancias primordiales explican la evolución específica de aquel avance, cuales son, por un lado, la ausencia de grandes conflictos internos en Portugal —a excepción de las breves coyunturas de 1448-49, 1481-84 y la *aventura castellana* de Alfonso V en 1474-77— y, por otro, la ruptura de ritmo provocada por el descubrimiento de Cristóbal Colón en 1492, que indujo una aceleración en la definición de la ruta atlántico-índica hacia la India. Esta última circunstancia explica el hecho de que en sólo seis años, los que van de 1492 a 1498, la expansión portuguesa arriesgue el último y dificultoso tramo de su objetivo secular sin detenerse a consolidar avances intermedios en el océano Indico, como lo había hecho en el Atlántico a lo largo de casi tres cuartos de siglo. Y, en el trasfondo de todo, una razón estructural: las favorables coyunturas europeas en cuanto a demanda de oro, azúcar, especias, marfil y, subsidiariamente, esclavos, especialmente en los años que rodean a la década 1460-1470.

La expansión portuguesa durante el siglo XV, por tanto, debe ser contemplada, básicamente, como la *punta de lanza* de una Europa decidida a romper el cerco de intermediarios y rivales insalvables que encarecían o bloqueaban el intercambio con India, China y los mercados distribuidores indochinos. Así, la *carrera hacia la India* puso de manifiesto como la Europa cristiana optó por una nueva frontera que exigía innovación tecnológica, especialización de mercados y diversificación de la organización económica, todo al mismo tiempo, en tanto que la expansión otomana coetánea seguía un modelo estrictamente *antiguo* que se limitaba a la conquista militar y la superposición política, esto era, una frontera *clásica,* sin cambios en las estructuras sociales internas y dependiente del dominio efectivo por la fuerza de las regiones y mercados sometidos. En ese contexto, Portugal y, en mucha menor medida, la Andalucía castellana, fueron las destinatarias de un impulso global, diverso y experimental a la vez. Junto con la exitosa apuesta de la navegación, los portugueses también intentaron contactos de larga distancia por medio de las tradicionales embajadas remitidas a Etiopía, a Tombuctú y hasta a Pekín y Camboya, aunque, evidentemente, no tienen el relumbrón de *lo fronterizo* a la luz de la historia.

A partir de la ya citada toma de Ceuta, en el verano de 1415, comienza la primera etapa de auténtica expansión hacia el sur; una etapa que alcanza hasta 1435 si se sigue el mero avance geográfico, pues fue entonces cuando se traspasó el cabo Bojador, en el que comenzaba el *mar tenebroso,* según la tradición medieval; o que llega hasta 1737, con el fracaso de la toma de Tánger, si se atiende al proceso político y económico que alienta el avance. Fue en este período, en cualquier caso, en el que la monarquía portuguesa invirtió, proporcionalmente, más recursos en apoyo de la expansión atlántica —una media anual de unas 20.000 *dobras (*),* hasta llegar a más de 450.000—, sin duda estimulada por el infante don Pedro.

Las tres líneas directrices de ese período inicial fueron la ampliación de las pesquerías, la colonización de Madeira y la sucesión de contactos cada vez más al sur por la costa africana. En todas ellas estuvo presente el infante don Enrique quien, de hecho, organizó en estos años unos 20 viajes, más que en ningún otro momento de su vida. En 1420, comenzó el poblamiento de Madeira con colonos procedentes del Algarve —donde se hallaba el señorío de Segres, del que era titular don Enrique—, dos años después de descubrirse la isla de Porto Santo, en el mismo archipiélago, por lo que puede decirse que ya entonces se inició el proceso de introducción de cultivos estratégicos en islas atlánticas, en el que fundamentalmente intervino la *burguesía* mercantil; la colonización de Madeira, en concreto, fue diri-

(*) Dobra: moneda de oro portuguesa, de ley 997 y 4,413 gramos de peso; equivalente a 120 *reais.* Desde 1436 existió también la *dobra cruzada,* equivalente a 150 reais.



Diversos tipos de carabelas (de la obra Arte de navegar, *de Pedro de Medina, 1545)*

gida por João Afonso, perteneciente a ese grupo, y supuso la especialización triguera de la isla desde esa época hasta mediados de siglo, cuando pasaría a producir azúcar, contando con un primer molino hidráulico desde 1450.

Del primer tercio de siglo data también la primera exploración de las islas centrales y orientales de Açores, mientras se continuaba el poblamiento de Madeira. En realidad, tales empresas *descubridoras* estaban estrechamente ligadas a una expansión básicamente pesquera, puesto que ambos objetivos figuraban entre los intereses de don Enrique, ya antes de que éste recibiera el monopolio de las pesquerías de Algarve, Porto Santo, Madeira y Desiertas, en 1433. Para esa fecha, lo que había propiciado con sus iniciativas era un mejor y mayor conocimiento de las posibilidades de pesca en aquellas aguas, financiando o apoyando las empresas de Tristão Vaz Teixeira y João Gonçalves a Madeira, Fernando de Castro a Canarias y Frei Gonçalo Velho, por las costas marroquíes, entre otras. Hacia 1433, la iniciativa del *Navegante* estuvo ligada a los viajes de Gil Eanes, quien, dos años más tarde, acabaría de despejar todas las dudas referidas al más allá de cabo Bojador, un hito, sin duda, en el conocimiento del Atlántico.

Con toda seguridad, fueron las rentables perspectivas de ese primer impulso las que

llevaron a concebir la conquista de Tánger, ideada por don Enrique, apoyada por la nobleza y la corona, pero criticada en todo momento por los infantes don Pedro y don Juan, así como por mercaderes y armadores. Claro, que en tal división de opiniones debió pesar la realidad financiera del momento: la corona llevaba gastadas de 1405 a 1430 casi 530.000 dobras en viajes y bodas reales, y ahora debía recurrir a un *pedido e meio* especial para hacer frente a las 57.000 que costaría la conquista de la plaza africana, hazaña que beneficiaría básicamente a la aristocracia, con don Enrique a la cabeza. El fracaso de la toma de Tánger estuvo precedido por otro contacto prometedor, cual fue el reconocimiento de Río del Oro por Alfonso Gonçalves Baldaia en el año 36 bajo los auspicios de don Enrique; pero lo cierto es que después de las convulsiones provocadas por la fallida conquista de 1437 y el pleito sucesorio tras la muerte de Duarte I, la regencia de don Pedro, entre 1439 y 1449, devolvió a la expansión el cauce económico que tuvo desde el principio.

Las costas africanas

En esa década de regencia fue significativo que los viajes de exploración por cuenta privada se triplicaran, al menos, hasta llegar a 19 bien documentados, en tanto que las iniciativas enriquinas se quedaron en menos de la mitad respecto a la etapa anterior. También es expresivo que fuese inmediatamente después del fiasco de Tánger cuando se pusiera en marcha la colonización definitiva de las Açores, introduciendo masivamente el cultivo de trigo y la producción ganadera en una coyuntura del todo favorable en los mercados europeos. Además, tanto en Açores como en Madeira, comenzaron a producirse otras mercancías con demanda asegurada, como fueron el algodón, el pastel para tinturas y sustancias dedicadas al curtido de pieles.

La proliferación de expediciones, entre 1438 y 1449, por iniciativa de don Enrique o de *burgueses,* muestra claridad en los objetivos buscados entonces: Río del Oro, Cabo Blanco, *Terra dos Negros,* Cabo Verde y Gambia o Guiné (*), respondían a la definitiva apuesta portuguesa por prescindir de intermediarios en productos estratégicos como el oro, el marfil o las especias. Las costas entonces bojeadas acabarían siendo conocidas como *Costa da Malagueta,* en alusión a uno de los hallazgos capitales. Llamada también *grano del paraíso,* la *malagueta* es una variedad de la pimienta que los portugueses conseguían en las costas de Gambia y Sierra Leona y, a veces, en los mercados del Alto Níger. Con la malagueta también comercializaron la *pimienta de rabo* o negra, ambas menos cotizadas en Europa por el aquel de no ser auténticamente asiática, pero con una demanda que no dejaría de crecer hasta 1525, especialmente en Flandes, y que llevó a multitud de comerciantes no portugueses a involucrarse directamente en su comercio.

En fin, los diez años de regencia de don Pedro fueron cruciales a todas luces. Para 1449, la corona portuguesa llevaba una década sin invertir una sola dobra en expediciones africanas, en tanto la iniciativa privada había proporcionado no sólo la malagueta, sino oro suficiente para que Portugal llegara a tener, en 1457, su propio patrón de cambio: el *cruzado,* una moneda que pesaba 3,78 gramos, y con una ley de 989 milésimas; Castilla, sin ir más lejos, tendría que esperar a 1497 para emitir su *excelente,* de iguales características. En el empeño, además, se había asentado el primer gran enclave agilizador de *rescates,* estratégicamente situado en la costa africana: Arguim, al norte de la actual Nouakchott, desde 1445 permitió contactos permanentes con caravanas transaharianas que enlazaban directamente con el oro del Sudán. En 1450, la *feitoria* de Arguim fue ya arrendada por la corona a una sociedad de mercaderes para un plazo de diez años. A ello se añadía el oro en polvo localizado en 1446 por Diogo Gomes en Kantora —al sur ya de Cabo Verde— y los contactos comerciales fijados desde 1447 en los puertos marroquíes de Anafé y Safí, abastecedores de trigo. Para 1448, al parecer, ya habrían llegado unos 900 esclavos a Lisboa.

El largo reinado de Alfonso V (1449-1481) supuso el retorno de la participación directa de la corona en la expansión atlántica. Curiosamente, el gasto de la corona portugue-

(*) Por Guiné hay que entender, aproximadamente, las costas de las actuales Guinea Bissau y Guinea Konakry.

Don Enrique el Navegante (por Nuno Gonçalves, siglo XV)



sa en expediciones fue menor mientras vivió Enrique *el Navegante* —unas 12.800 dobras anuales— que tras la muerte de éste en 1460 —unas 16.800 dobras al año—, y eso que fue el período en que don Enrique arriesgó menos, pues apenas pueden contabilizarse cuatro viajes a su costa. Se explica tal comportamiento por el impulso proporcionado desde el resto de Europa, precisamente a partir de 1460-61, siendo ya desde entonces difícil discernir entre nobles, *burguesía* y corona misma a la hora de asignar responsabilidad financiera en la expansión; la monarquía portuguesa en esa segunda mitad del siglo había adquirido ya esa peculiaridad empresarial que tiñe toda su estructura política y social, aunque un fenómeno básico marca el alcance de su independencia operativa en materia económica: la cada vez mayor presencia de particulares y capitales extranjeros como parte sustancial del nuevo Estado.

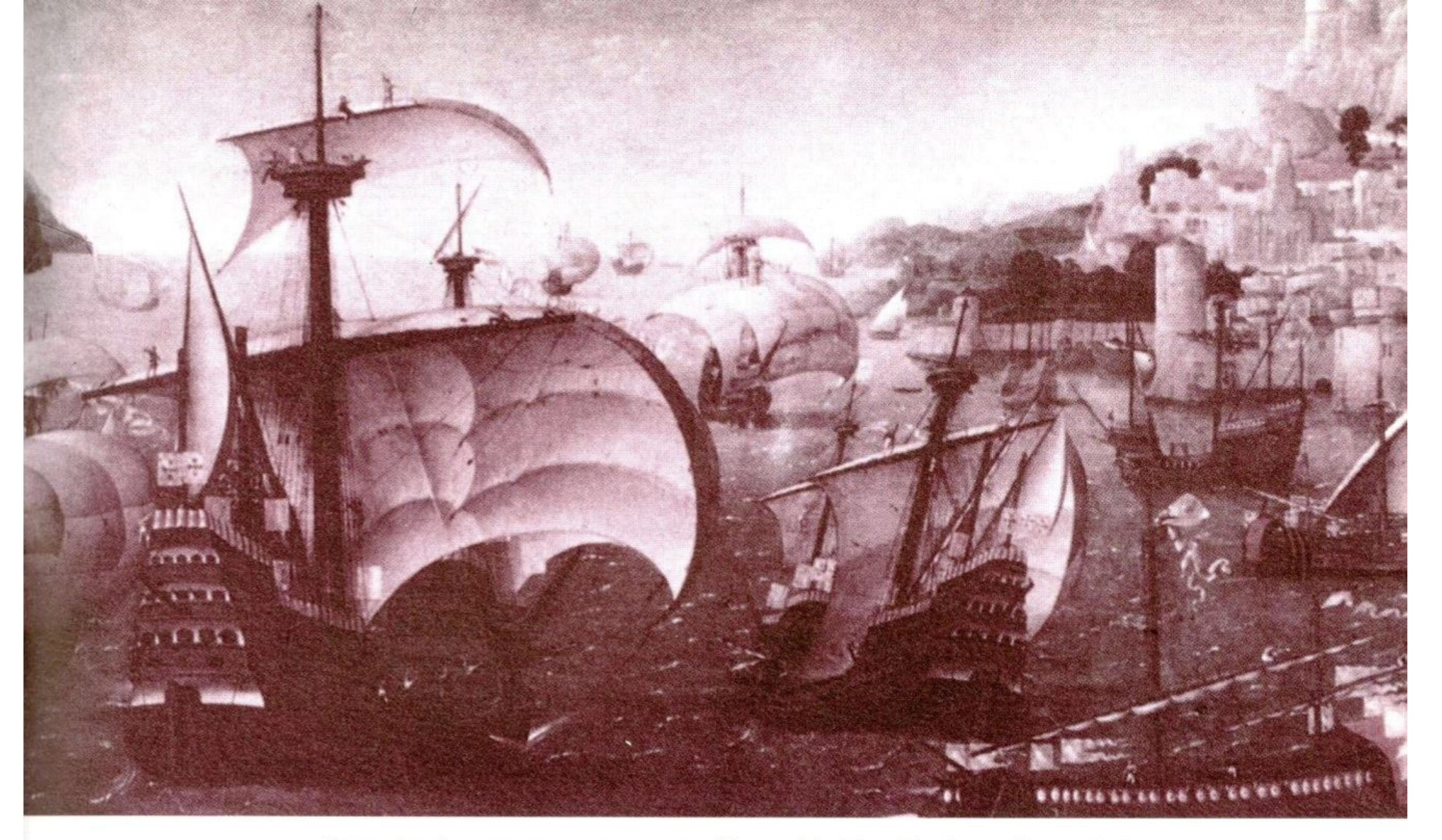
En la década de los cincuenta se acabaron de descubrir por completo los archipiélagos de Açores y Cabo Verde, precisamente cuando se tienen noticias de las primeras expediciones andaluzas al sur de Bojador. La década de los sesenta comenzó con el reconocimiento definitivo de las costas de Guiné y, más al sur, las actuales Liberia y Sierra Leona, en las que se amplió el comercio de malagueta tras el viaje de Pedro de Sintra. Desde comienzos de los setenta, las navegaciones de Fernando do Pó, Lopo Gonçalves, Rui de Sequeira o João de Santarem, fueron abriendo para Occidente la inmensidad del golfo de Guinea, que se iría fijando con los significativos nombres de *Costa del oro* (de la actual Ghana, aproximadamente, y distinta de la del mismo nombre en torno a Arguim), *Costa de Marfil* y *Costa de los Esclavos* (entre Lomé y Lagos actuales).

En 1474-75, la corona recuperó el *trato exclusivo da Guiném* intentando con ello consolidar un monopolio real de los beneficios. Desde esas fechas, hasta diez años más tarde, se paralizan los viajes de la corona y, de algún modo, se ralentizan las iniciativas de particulares. Las razones fueron, aparte de la novedad monopolizadora, fundamentalmente políticas, puesto que en ese período se frustraron las aspiraciones castellanas de Alfonso V, murió éste y le sucedió Juan II, con la consiguiente reestabilización de los grupos de poder cortesanos. Hasta 1484, no recuperaría la monarquía el protagonismo expansivo, aunque mientras tanto tuvieron lugar acontecimientos vitales para lo que pudiéramos llamar la *estructura* de la nueva frontera.

En el cabo de Buena Esperanza

En 1481 se transfirió a Lisboa la *Casa da Mina,* hasta entonces ubicada en Lagos, constituyéndose así la auténtica y definitiva *feitoria de feitorias;* con el tiempo sería llamada *Casa da India, Mina e Guiné* puesto que sería la institución centralizadora de la participación real en el comercio ultramarino, y modelo en última instancia de la *Casa de la Contratación,* creada en Sevilla en 1503. El nombre de *Mina* aludía a una región en torno al río São João (río Prah), al SW de Accra, en las costas de la actual Ghana. Allí habían *rescatado* por vez primera, hacia 1473, João de Santarem y Pedro Escobar, abriendo así una de las sendas más productivas conocidas hasta entonces. Oro, marfil y esclavos fueron las principales mercancías que allí aparecieron prácticamente listas para ser embarcadas, ya que se trataba del contacto con una economía bien organizada. En 1482, Diogo de Azambuja fundó allí la fortaleza de São Jorge da Mina —Elmina actual— que sirvió para acoger la correspondiente *feitoria* y para articular un comercio floreciente.

Dos años más tarde se establecieron los primeros contactos con el reino de Benin, en el delta del Níger, donde aparecería inmediatamente otra *feitoria* más. Para entonces, Diogo Cão completó el conocimiento del gran golfo, hallando la desembocadura del Zaire, y llegando en 1485 a los cabos Negro y Padrão (c. Crass). Era la misma época en que un tal Cristóbal Colón, enrolado en el comercio atlántico portugués desde 1473, probablemente, abandonaba Lisboa ante la escasa atención allí prestada a su propuesta de alcanzar China y la India navegando hacia Occidente. Una hipótesis nada extraña si se consideraban, no ya las elaboraciones ptolemaicas, sino simples testimonios de marineros perdidos en la *volta da Guiné,* relatos desesperantes sobre un *mar de sargazos* hacia poniente y dudosas visiones de tierra antes de encontrar vientos que devolvieran la esperanza y el rumbo hasta Lisboa. No era imposible, pero sí poco rentable el intento a la vista de los riesgos, para un Portugal ya habituado a imponer razones mercantiles: más razonable era en aquel 1486



Escuadra de carracas portuguesas (Museo Marítimo Nacional, Greenwich)

fundar, de una vez por todas, la *Casa dos Escravos*.

Bastaron dos años más para acabar de convencer a cualquiera que albergase dudas: Bartolomeu Dias, en 1488, dobló el *cabo de las Tormentas* marcando en la brújula un rumbo inequívoco hacia el Indico. La primera medida, tras conocerse el hallazgo, fue cambiar la alusión a las dificultades encontradas por otra más comercial: *Cabo de Buena Esperanza*. Los años siguientes conocieron una lenta aproximación a costas africanas en el océano Indico, aún marcada por un ritmo *atlántico* o *guineano,* es decir, en busca de contactos para el *rescate* puntual y, en todo caso, de puntos de apoyo para un avance más seguro. En esa tónica de seguridad adquirida, el año de 1492 reunió en su transcurso un par de raras coincidencias: en Roma, un papa emparentado con Fernando de Aragón dejó para la historia extraña mención de una lejanísima, casi fantástica, diócesis de Gardar, y dos navegantes portugueses, João Fernandes y Pedro de Barcelos, se acercaban, al parecer, a las mismas aguas empleadas por bacaladeros del norte y nombradas como *Terra Novae* o *Newfoundland* o *Terra Laboratoris* o, incluso, *Brasil* por algunos pescadores bristoleses.

Mil cuatrocientos noventa y dos, sin embargo, le dio la vuelta a la dinámica portuguesa. Las islas bojeadas por Colón en nombre de Isabel y Fernando, con financiación andaluza y, quizá, levantina, y apoyo de un clero castellano en plena efervescencia reformista, obligó a cambiar los planes. Era preciso llegar a la India antes que los castellanos (no podía el destino, después de un esfuerzo secular, ser tan ingrato), sobre todo conforme llegaban noticias de cómo en toda Europa se especulaba con el nuevo rumbo. Mientras Gaspar de Corte Real era enviado en 1494 a explorar la novedad y comprobaba que no había forma de pasar hacia poniente entre Labrador y, quizá, Florida, en Londres se hacían preparativos para que el veneciano Iovanni Caboto —rebautizado John Cabot y hermano de un Sebastián afincado en Sevilla— hiciera lo propio por cuenta inglesa tres años después. El nuevo rumbo no parecía prometedor en exceso, la productividad de las islas visitadas por Colón era mínima y lo único temible debió ser otro golpe de suerte que diera con el *paso* hacia las Indias por poniente. En previsión de algo así, y de una avalancha de navíos andaluces por el Atlántico, Portugal quiso desarrollar y corregir el Tratado de Alcaçobas, de 1479, en el que se fijaban límites a la navegación castellana en torno a Canarias y las pesquerías atlánticas, en el contexto de una paz entre ambos reinos que, entonces, interesó especialmente aquilatarla en la frontera atlántica.

El nuevo Tratado de Tordesillas, de 1494,

resguardaba la *vía portuguesa* de los vagos términos fijados por las bulas que Alejandro VI —pariente de Fernando el Católico—había emitido el año anterior: una línea de meridiano a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde dejaría la duda de poniente para Castilla y la seguridad de Levante para quien tanto había apostado por ella. Por si acaso Colón tenía suerte en el tercer viaje que preparaba, el mismo 1497 partió Vasco da Gama en busca de la ruta hacia la India rodeando Africa: la trazó definitivamente al llegar a Calicut al año siguiente, cubriendo el último tramo de una nueva frontera hacia el viejo confín.

Desde la óptica bajomedieval, la expansión portuguesa del siglo XV había cumplido los objetivos primordiales; ampliación de tierras cultivables, localización de nuevas fuentes de abastecimiento de oro, especias y esclavos, y reconocimiento de una ruta practicable hasta los mercados de Oriente, prescindiendo de viejos y ahora inseguros intermediarios. Pero, además de tales objetivos seculares, en el trayecto toda una nueva perspectiva había aparecido. En 1500, esa perspectiva era aún difusa, tentativa, y trabada en concepciones tradicionales por cuanto su utilidad dependía de que sirviera para acortar la relación con las economías del Extremo Oriente. De las nuevas islas descubiertas por Colón, sólo su función de etapa parecía atractiva, por lo que el gran esfuerzo técnico hasta 1520, aproximadamente, se dirigió a encontrar un *paso* hacia la India. Mientras, se trasladó al Caribe una mera prolongación de la *frontera atlántica* creada por los portugueses, con el ánimo de que la captación de oro, esclavos, y luego perlas, paliaran el excesivo coste de las empresas hasta allí remitidas por armadores y comerciantes andaluces.

En la primavera del mismo 1500 —otoño, en el hemisferio sur— una expedición portuguesa al mando de Pedro Alvares Cabral halló tierras en el Atlántico sur, dentro de las 370 leguas al este de la línea de Tordesillas. El primer beneficio obtenido de aquellas costas fueron algunos cargamentos de *palo brasil*, cuya rentabilidad alcanzó a muy pocos años. Sin embargo, esas fechas vinieron a coincidir con otra realidad de mayor peso: las viejas aspiraciones de la nobleza portuguesa hacia el Magreb ya estaban clara y definitivamente frustradas. El nuevo Brasil, en un Nuevo Mundo, sirvió para trasladar la frontera de ocupación negada en Africa del Norte por la civilización islámica a tierras *vacías*, desde la óptica occidental. Las *capitanias donatarias* creadas por la corona portuguesa en Brasil durante las primeras décadas del XVI fueron, así, el último ensayo de una frontera medieval, al estilo de la ensayada en Açores, Madeira y Cabo Verde. Azúcar y oro serían sus sostenes iniciales. Ausencia de culturas indígenas organizadas y distancia, los elementos encargados de agotar en breve los viejos moldes y exigir a los europeos de la frontera un nuevo esfuerzo financiero, organizativo y cultural.

Carabela del siglo XV (Biblioteca Nacional, Madrid)

Bibliografía

Andrews, Kenneth R.: *Trade, Plunder and Settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630.* London, New York, etcétera, 1984. Cambridge U.P. Bernard, Jacques: «Comercio y finanzas en la Edad Media, 900-1500», en *Historia económica de Europa (1). La Edad Media,* editada poi Carlo M. Cipolla. Barcelona, 1979. Edit. Ariel. Boxer, Charles R.: *O Império Colonial Portugués.* Lisboa, 1977. Ediçoes 70. Braudel, Fernand: *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. Vol. 1, Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible. Vol. 3, El tiempo del Mundo.* Madrid, 1984. Alianza Editorial. Castro, Armando: *História Económica de Portugal. Vol. III—Séculos XV e XVI.* Lisboa, 1985. Ed. Caminho. Céspedes del Castillo, Guillermo: *América Hispánica (1492-1898).* Barcelona, 1983. Ed. Labor (especialmente la Primera Parte, «La nueva frontera [1415-1550]»). Coelho, Borges: *Raíces de Expansão Portuguesa.* Lisboa, 1964. Prelo. Chaunu, Pierre: *La expansión europea (siglos XIII al XV).* Barcelona, 1972. Ed. Labor. Logan, F. Donald.: *Los vikingos en la Historia.* México, 1985. F.C.E. Magalhães Godinho, Vitorino: *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos.* Lisboa, 1962. Sá da Acosta. Miskimin, Harry A.: *La economía de Europa en el Alto Renacimiento (1300-1460).* Madrid, 1980. Ed. Cátedra. Rich, E.E. y Wilson, C.H.: *La economía de expansión en Europa en los siglos XVI y XVII.* Tomo IV de la «Historia económica de Europa» de la U. de Cambridge. S.1., 1977. Edersa. Scammell, Geoffrey V.: *The World Encompassed, The first European maritime empires, c-800-1650.* London & New York, 1981. Methuen. Wallerstein, Immanuel: *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI. Madrid, 1979. Ed. Siglo XXI.*



CUADERNOS historia 16

101: El mito de El Dorado. • 102: El Califato de Córdoba. • 103: Las legiones romanas. • 104: Las guerras del opio. • 105: Los monasterios medievales. • 106: Las Olimpiadas. • 107: Las multinacionales en América Latina. • 108: La Inquisición en España. • 109: Las nuevas fronteras. • 110: La España de Santa Teresa de Jesús. • 111: Vida cotidiana en Roma (1). • 112: Vida cotidiana en Roma (2). • 113: Mapa étnico de América. • 114: De Indochina a Vietnam. • 115: Los caballeros medievales. • 116: Los viajes de Colón. • 117: El trabajo en el Egipto antiguo. • 118: La España de Espartero. • 119: La Inglaterra victoriana. • 120: Pestes y catástrofes medievales. • 121: Los afrancesados. • 122: España en el Pacífico. • 123: Comercio y esclavitud. • 124: De Lenin a Stalin. • 125: La Reforma en Inglaterra. • 126: El sufragio universal. • 127: Mitos y ritos del mundo clásico. • 128: Los campesinos medievales. • 129: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (1). • 130: Vida cotidiana en el Siglo de Oro (2). • 131: Los movimientos ecologistas. • 132: La Semana Trágica. • 133: Sudáfrica. • 134: La pena de muerte. • 135: La explotación agrícola en América. • 136: Templos y sacerdotes en Egipto. • 137: La primera revolución agrícola del XVIII. • 138: La esclavitud en el mundo antiguo. • 139: Descubrimientos y descubridores. • 140: Las Cruzadas. • 141: Pericles y su época. • 142: Antiguos comerciantes del Mediterráneo. • 143: Conquista y colonización de Valencia. • 144: La ciencia en la España musulmana. • 145: Metternich y su época. • 146: El sistema latifundista en Roma. • 147: Los Incas. • 148: El conde duque de Olivares. • 149: Napoleón Bonaparte (1). • 150: Napoleón Bonaparte (2). • 151: El cristianismo en Roma. • 152: Sevilla y el comercio de Indias. • 153: Las reducciones jesuíticas en América. • 154: Carlomagno (1). • 155: Carlomagno (2). • 156: Filipinas. • 157: El anarquismo. • 158: Conflictos sociales en la Edad Media. • 159: La trata de negros. • 160: Felipe V y Cataluña. • 161: El imperio turco. • 162: La visión de los vencidos en América. • 163: El sufragio y movimientos feministas. • 164: La I República española. • 165: Africa. Explotadores y explotados. • 166: Puertos comerciales en la Edad Media. • 167: Calvino y Lutero. • 168: La Institución Libre de Enseñanza. • 169: Adiós a la esclavitud. • 170: Cantonalismo y federalismo. • 171: La Toledo de Alfonso X. • 172: La «hueste» indiana. • 173: El movimiento obrero. • 174: Los pronunciamientos. • 175: El nacimiento de las Universidades. • 176: Nasser y el panarabismo. • 177: La religión azteca. • 178: La Revolución Francesa (1). • 179: La Revolución Francesa (2). • 180: La Revolución Francesa (3). • 181: Líbano, el conflicto inacabable. • 182: Los campesinos del siglo XVI. • 183: La Armada Invencible. • 184: La revolución de 1848. • 185: José Bonaparte. • 186: La ruta comercial del Camino de Santiago. • 187: Australia. • 188: El caciquismo en España. • 189: La colonización romana en Andalucía. • 190: Pedro I el Cruel. • 191: El Egipto de Ramsés II. • 192: La emigración a las Indias. • 193: La vida cotidiana en la Edad Media. • 194: Luchas sociales en la antigua Roma. • 195: El canal de Panamá. • 196: Las Universidades renacentistas. • 197: España y la Primera Guerra Mundial. • 198: Los bárbaros en el Imperio Romano. • 199: La España de Carlos III. • 200: Los palestinos.

historia 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.
VICEPRESIDENTE: César Pontvianne.
DIRECTOR GENERAL: Alfonso de Salas.
DIRECTOR DE PUBLICACIONES: Pedro J. Ramírez.
DIRECTOR: J. David Solar Cubillas.
SUBDIRECTOR: Javier Villalba.
REDACCION: Isabel Valcárcel y José M.ª Solé Mariño.
SECRETARIA DE REDACCION: Marie Loup Sougez.
CONFECCION: Guillermo Llorente.
FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.
CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.
Es una publicación del Grupo 16.
REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.° 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.

DIRECTOR GERENTE: José Luis Virumbrales Alonso.
SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.
DIRECTOR DE PUBLICIDAD: Balbino Fraga.
PUBLICIDAD MADRID: Dolores García. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfono 407 27 00.
Cataluña: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.
Zona Norte: Alejandro Vicente. Avenida del Ejército, 11, departamento 54 B. 48014 Bilbao. Teléfono (94) 435 77 86.
IMPRIME: TEMI.
DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).
ISBN 84-85229-76-2, obra completa.
ISBN 84-85229-77-0, cuadernos.
ISBN 84-7679-095-3. Tomo XI
Depósito legal: M. 41.536. — 1985.



Embarcación del siglo XV

Las nuevas fronteras

Textos

CUADERNOS historia 16

Tratado entre los Reyes de Castilla y Portugal sobre la partición del mar Océano (Tordesillas, 7 junio 1494)

LOS dichos Procuradores de los dichos Señores Rey y Reina de Castilla, de León, de Aragón, de Secilia, de Granada, etc., y del dicho Señor Rey de Portugal y de los Algarbes, etc., dijeron: Que por cuanto entre los dichos Señores sus constituyentes hay cierta diferencia sobre lo que a cada una de las dichas partes pertenesce de lo que hasta hoy día de la fecha de esta Capitulación está por descobrir en el mar Océano, por tanto, que ellos, por bien de paz y concordia y por conservación del debdo e amor que el dicho Señor Rey de Portugal tiene con los dichos Señores Rey y Reina de Castilla, de Aragón, etc.: a sus Altezas place, y los dichos sus Procuradores, en su nombre y por virtud de los dichos sus poderes, otorgaron y consintieron:

1. Que se haga y asigne por el dicho mar Océano una raya o línea derecha de polo a polo, del polo Artico al polo Antártico, que es de norte a sur, la cual raya o línea e señal se haya de dar y dé derecha, como dicho es, a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde para la parte de poniente, por grados o por otra manera, como mejor y más presto se pueda dar, de manera que no será más. Y que todo lo que hasta aquí tenga hallado y descubierto y de aquí adelante se hallase y descubriere por el dicho Señor Rey de Portugal y por sus navíos, así islas como tierra firme, desde la dicha raya arriba, dada en la forma susodicha, yendo por la dicha parte de levante, dentro de la dicha raya a la parte de levante o de norte o sur de ella, tanto que no sea atravesando la dicha raya, que esto sea y quede y pertenezca al dicho señor Rey de Portugal y a sus subcesores para siempre jamás. Y que todo lo otro, así islas como tierra firme, halladas y por hallar, descubiertas y por descubrir, que son o fueren halladas por los dichos Señores Rey y Reina de Castilla y de Aragón, etc., y por sus navíos, desde la dicha raya, dada en la forma suso dicha, yendo por la dicha parte de poniente, después de pasada la dicha raya, para el poniente o al norte sur de ella, que todo sea y quede y pertenezca a los dichos Señores Rey e Reina de Castilla y de León, etc., y a sus subcesores para siempre jamás. *(De «Antología de fuentes del Antiguo Derecho», por ALFONSO GARCIA GALLO.)*

Brujas, ciudad comercial

ESTA çibdat de Brujas es una grant çibdat muy rica e de la mayor mercaduría que hay en el mundo, que dizen que contienden dos lugares en mercaduría, el uno es Brujas en Flandes en el Poniente, e Veneja en el Levante. Pero a mi paresçer, e aun lo que todos dizen, es que muy mucho mayor mercaduría se faze en Brujas que non en Veneja; e lo por qué es esto: en todo el Poniente non hay otra mercaduría sinon en Brujas, bien que de Inglaterra algo se faze, e allí concurren todas las naçiones del mundo, e dizen, que día fue que salieron del puerto de Brujas seteçientas velas. Veneja es, por el contrario, que bien que muy rica sea, pero non fazen otros mercaduría en ella salvo los naturales. Esta çibdat de Brujas es en el condado de Flandes e cabeça d'él, es grant pueblo, e muy gentiles aposentamientos e muy gentiles calles, todas pobladas de artesanos, muy gentiles iglesias e monesterios, muy buenos mesones, muy grant regimiento ansí en la justiçia como en lo al. Aquí se despachan mercadurías de Inglaterra e de Alemaña e de Bravante e de Holanda e de Stlanda e de Borgoña e de Picardía e un grant parte de Françia. E éste paresçe que es del puerto de todas estas tierras e aquí lo traen para lo vender a los de fuera, como si dentro de casa lo toviesen. La gente es muy industriosa a maravilla, que la esterilidat de la tierra lo faze, que en la tierra nasçe muy poco pan e vino non ninguno e non hay agua que de beber sea, nin fruta ninguna e de todo el mundo les traen todas las cosas e han grande abastamiento d'ellas, por levar las obras de sus manos. E de aquí se tiran todas las mercadurías que van por el mundo, e paños de lana, e paños

de Ras, e toda tapetería e otras muchas cosas nesçessarias a los hombres, que de aquí abundosamente es fenchida. *(Recogido en «Libros españoles de viajes medievales», de JOAQUIN RUBIO TOVAR.)*

Carta sobre las cosas de las Indias

PRESTE Juan de las Indias Rey mayor de los cristianos, hacemos vos saber que toda nuestra creencia es en Dios Padre e Hijo y Espíritu Sancto, tres personas y un solo Dios verdadero. A todos los que cobdiciáis ver e saber qué cosas son en nuestro señorío: vos dezimos que havemos LX reyes nuestros vassallos e los pobres de nuestra tierra nos los hazemos mantener por Dios de nuestras rentas. E devéis saber que en nuestras partidas son tres Indias: India mayor e India mediana e India menor e en la que moramos nos es la India mayor y está en ésta el cuerpo de Santo Thomé apóstol. E sabed que en nuestra tierra nascen los elefantes e camellos e leones e grifos: los cuales grifos han grandes fuerças: en tal manera que pueden llevar bolando un buey para que coman sus hijos. Estos animales e otros muchos e serpientes están en los desiertos. E los dromedarios e camellos cuando son pequeños toman los nuestros vassallos e hácenlos mansos para arar la tierra e para andar caminos e para las otras cosas que habemos menester. E habemos gentes en algunas partes que no han sino un ojo. E esso mesmo en otras partes que han cuatro ojos delante y detrás. E esta gente de que alguno muere los parientes lo comen que dizen que la mejor carne del mundo es la del hombre. *(Recogido en «Libros españoles de viajes medievales», por JOAQUIN RUBIO TOVAR.)*

Primer viaje de Colón

EL año 1492 d.C. fue digno de recuerdo por los muchos acontecimientos que sucedieron en España. En este año, en efecto, se reconquistó Granada, ciudad real y capital del reino de los moros y árabes en Andalucía, con lo que se extinguió su imperio en España, el que, comenzado casi ochocientos años antes, habían ido perdiendo poco a poco. Además, se ordenó la salida y expulsión de los judíos, que también habían vivido durante largo tiempo en España distribuidos por las ciudades en sus propios barrios. Los españoles iniciaron el mismo año una larga navegación hacia pueblos desconocidos y tierras nunca oídas bajo el mando de Cristóbal Colón, ligur, quien fue el principal promotor del viaje siguiendo la pista segura de un experto navegante portugués. Cuando se dirigía por el océano rumbo a Gran Bretaña, una fuerte tempestad llevó la nave en que viajaba con unos pocos a las islas llamadas de los Lucayos, que son las primeras que aparecen cuando se navega desde las islas Afortunadas al Nuevo Mundo y la Nueva España. El portugués había logrado volver con unos pocos compañeros a la isla del océano Atlántico, llamada Madera. Colón, que casualmente se encontraba allí por negocios, dado que comerciaba con los portugueses e incluso se había casado con una portuguesa, acogió al citado portugués enfermo dándole un trato humanitario. De él precisamente, que deseaba, moribundo, corresponder a su anfitrión con algún favor por la ayuda prestada, se enteró Colón al detalle del viaje y de los lugares y reinos recorridos, así como de la forma de navegar hasta allí. Colón, que había soñado con tierras y pueblos desconocidos y con la magnífica oportunidad de poder y riqueza, en el caso de que, con el apoyo de un príncipe, pudiera llegar con una flota a aquellas lejanas regiones, tanteó primero al rey de Portugal y después al de Gran Bretaña. Tras fracasar con ambos, acudió a Fernando, rey de España, que por entonces estrechaba el cerco de la ciudad de Granada, y a su esposa Isabel, también consorte del imperio, pues Fernando gobernaba en Castilla por derecho de consorte. Los Reyes acogieron el proyecto, al principio con recelo, no fuera a parecer que se arriesgaban a em-

Posible retrato de Cristóbal Colón



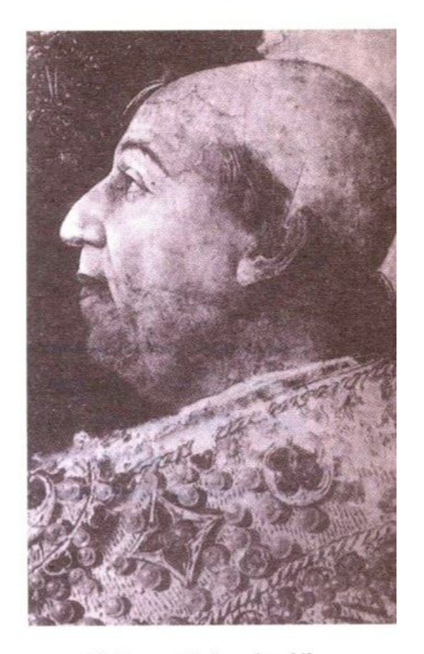
presa difíciles e inseguras bajo la dirección de un desconocido, pero, al final, se dejaron llevar por las palabras y ruegos de Colón que ofrecía una empresa segura y comprobada, según sus planes. De modo que, pese a estar envueltos en las preocupaciones de una larga guerra y exhaustos por los gastos, con todo creyeron que no había que descuidar un proyecto tan importante, si, como Colón aseguraba, se coronaba con el éxito y no iba a suponer un gran dispendio. Pusieron al frente de toda la empresa a su mismo promotor, Cristóbal Colón, con el título de Almirante. Le dieron tres naves, llamadas por los nuestros carabelas, con una tripulación de 120 hombres y equipadas con todo lo necesario. *(De «Historia del Nuevo Mundo», por JUAN GINES DE SEPULVEDA.)*

Bula de Alejandro VI en favor de los reyes de España

ALEJANDRO, Obispo, Siervo de los Siervos de Dios: A los ilustres Carísimo en Christo, hoy Rey Fernando, y muy amada en Christo, hija Isabel Reyna de Castilla, de León, de Aragón, de Sicilia, y de Granada, salud y bendición Apostólica. Lo que más, entre todas las obras, agrada a la Divina Magestad, y nuestro corazón desea, es, que la Fe Católica, y Religión Christiana sea exaltada mayormente en nuestros tiempos, y que en toda parte sea ampliada, y dilatada, y se procure la salvación de las almas, y las bárbaras Naciones sean deprimidas, y reducidas a esa misma Fe. Por lo cual, como quiera, que a esta Sacra Silla de San Pedro, a que por favor de la Divina Clemencia, aunque indignos, hayamos sido llamados, conociendo de Vos, que sois Reyes y Príncipes Católicos verdaderos, cuales sabemos que siempre lo havéis sido, y Vuestros preclaros hechos, de que ya casi todo el Mundo tiene entera noticia, lo manifiestan, y que no solamente lo deseáis, más con todo conato, esfuerzo, fervor, y diligencia, no perdonando a trabajos, gastos, ni peligros, y derramando Vuestra propia sangre, lo hacéis, y que havéis dedicado desde atrás a ello todo Vuestro ánimo y todas Vuestras fuerzas: como lo testifica la recuperación del Reyno de Granada, que aora con tanta gloria del Divino Nombre hicisteis, librándole de la tiranía Sarracena. Dignamente somos movidos, no sin causa, y debemos favorablemente, y de nuestra voluntad, concederos aquello, mediante lo cual, cada día con más ferviente ánimo, a honra del mismo Dios, y ampliación del Imperio Christiano, podáis proseguir este santo y loable propósito, de que nuestro inmortal Dios se agrada. Entendimos, que desde atrás haviades propuesto en Vuestro ánimo buscar, y descubrir algunas Islas, y tierras firmes remotas, e incógnitas, de otras hasta aora no halladas, para reducir los Moradores, y Naturales de ellas al servicio de nuestro Redentor, y que profesen la Fe Católica, y que por haver estado muy ocupados en la recuperación del dicho Reyno de Granada, no pudisteis hasta aora llevar a deseado fin este Vuestro santo, y loable propósito; y que finalmente, haviendo por voluntad de Dios cobrado el dicho Reyno; queriendo poner en execución Vuestro deseo, preveisteis al dilecto hijo Christóval Colón, hombre apto, y muy conveniente a tan gran negocio, y digno de ser tenido en mucho, con navíos, y gentes para semejantes cosas bien apercibidos; no sin grandísimos trabajos, costas y peligros, para que por la Mar buscase con diligencia las tales tierras firmes, e Islas remotas, e incógnitas, a donde hasta aora no se havía navegado, los cuales, después de mucho trabajo con el favor Divino, haviendo puesto toda diligencia, navegando por el Mar Océano, hallaron ciertas Islas remotísimas, y también tierras firmes...

... Os mandamos en virtud de santa obediencia, que así como también lo prometéis, y no dudamos por Vuestra grandísima devoción, y magnanimidad Real, que le dejaréis de hacer, procuréis enviar a las dichas tierras firmes, e Islas hombres buenos, temerosos de Dios, doc-

tos, sabios, y expertos, para que instruyan a los susodichos Naturales y Moradores en la Fe Católica, y les enseñen buenas costumbres, poniendo en ello toda la diligencia, que convenga. Y del todo inhibimos a cualesquier personas de cualquier Dignidad, aunque sea Real, o Imperial, estado, grado, orden, o condición, so pena de Excomunión latae sententiae, en la cual por el mismo caso incurran, si lo contrario hicieren: que no presuman ir, por haver mercaderías, o por otra cualquier causa sin especial licencia Vuestra, y de los dichos Vuestros herederos, y sucesores a las Islas, y tierras firmes halladas, y que se hallaren descubiertas, y que se descubrieren hacia el Occidente, y Mediodía, fabricando, y componiendo una línea desde el Polo Ártico al Polo Antártico, ora las tierras firmes, e Islas sean halladas, y se hayan de hallar acia la India, o acia otra cualquier parte, la cual línea diste de cualquiera de las Islas, que vulgarmente llaman de los Azores, y Cabo Verde cien leguas acia Occidente. y Mediodía, como queda dicho. No obstante Constituciones, y Ordenanzas Apostólicas, y otras cualesquiera que en contrario sean: confiando en el Señor, de quien proceden todos los bienes, Imperios y Señoríos, que encaminando Vuestras obras, si proseguís este santo y loable propósito, conseguirán Vuestros trabajos y empresas en breve tiempo con felicidad, y gloria de todo el Pueblo christiano, prosperísima salida. Y porque sería dificultoso llevar las presentes letras a cada lugar donde fuere necesario llevarse, queremos, y con los mismos motu y ciencia mandamos, que a sus trasuntos, firmados de mano de Notario Público para ello requerido, y corroborados con ello de alguna persona constituída en Dignidad Eclesiástica, o de algún Cabildo Eclesiástico, se les dé la misma fe en juicio, y fuera dél, y en otra cualquier parte, que se daría a las presentes, si fuesen exhibidas, y mostradas. Así, que a ningún hombre sea lícito quebrantar, o con atrevimiento temerario ir contra esta nuestra Carta de encomienda, amonestación, requerimiento, donación, concesión, asignación, constitución, deputación, decreto, mandado, inhibición, y voluntad. Y si alguno presumiere intentarlo, sepa que incurrirá en la indignación del Omnipotente Dios y de los Bienaventurados Apóstoles Pedro, y Pablo. Dada en Roma en San Pedro a cuatro de mayo, del año de la Encarnación del Señor mil cuatrocientos y noventa y tres, en el año primero de nuestro Pontificado. *(Bula «Inter Cetera», traducida del latín por SOLÓRZANO PEREIRA.)*



El Papa Alejandro VI (por Pinturicchio, Estancias Borgia, Vaticano)

La ciudad de Samarcanda en el siglo XV

LA çiudat de Samaricante está asentada en un llano e es çercada de un muro de tierra e de cavas muy fondas e es poco más grande que la çiudat de Sevilla, lo que es así çercado. Pero fuera de la çiudat hay muy grand pueblo de casas, que son ayuntadas commo a barrios en muchas partes, ca la çiudat es toda en derredor çercada de muchas huertas e viñas; e duran estas huertas en lugar legua e media, e en lugar dos leguas; e la çiudat en medio. E entre estas huertas hay calles e plaças muy pobladas en que vive mucha gente e venden pan e vino e carne e otras muchas cosas; así, lo que es poblado fuera de los muros, es muy mayor pueblo que lo que es çercado. E entre estas huertas que de fuera de la çiudat son, están las más grandes e honradas casas. E el señor allí tenía los sus palacios e casas honradas; otrosí los grandes hombres de la çiudat, las sus estançias e casas entre éstas las tenían. E tantas son estas huertas e viñas que açerca de la çiudat son, que cuando hombre llega a la çiudat non paresçe sinon una montaña de muy altos árboles, e la çiudat asentada en medio e por la çiudat e por entre estas huertas sobre dichas iban muchas açequias de agua. E en estas dichas huertas había muchos melones e algodones e los melones d'esta tierra son muchos e buenos, e por Navidat hay tan-

tos melones e uvas que es maravilla e de cada día vienen muchos gamellos cargados de melones, e tantos que es maravilla commo se gastan e comen; e en las aldeas hay tantos d'ellos, que los pasan e fazen d'ellos figos, que los tienen de un año a otro. E pasanlos d'esta manera: cortan los al través pedaços grandes e quítanles las cortezas e pónenlas al sol e desque son secos, tuercen los unos con otros e meten los en unas seras e allí los tienen de año a año. E fuera de la çiudat hay grandes llanos en que hay muchas aldeas muy pobladas qu'el señor fizo poblar de gente que allí enviara de las otras tierras que conquistaba. E es tierra muy abastada de todas cosas, así de pan commo de vino e carne e frutas, aves e los carneros son muy grandes e han las colas grandes e anchas e carneros ha que han las colas muy grandes, como veinte libras, cuanto un hombre ha que tener en la mano. E d'estos carneros hay tantos e tan de mercado, que estando ahí el señor con su hueste, valía el par d'ellos un ducado otrosí la çevada. Había tan grand mercado que por un meri, que es commo medio real, dan

MEDIDAS PORTUGUESAS, SIGLOS XV Y XVI

Medidas de peso

Unidad	*Equivalencia en kg.*
Tonelada (13,5 quintales nuevos)	793,165
Quintal viejo	de 50,40 a 51,409
Quintal nuevo	58,753
Arroba nueva (= 1/4 de quintal nuevo)	14,688
Pedra	3,572
Arrátel viejo	de 0,340 a 0,402
Arrátel nuevo	0,459
Oitava	0,358
Marco	0,2295
Libra portuguesa	0,459
Onça	0,0286875
Grão (gramo)	0,0000498
Quilate (= 1/4 de onça)	0,0011953

Medidas de capacidad para sólidos

Unidad	*Equivalencia en litros*
Moio (muy variable) (≃)	828,00
Alqueire	de 13,8 a 18,00
Alqueirinho (1/2 alqueire)	6,9
Cafiz (= 50 alqueires) (≃)	690,00
Sesteiro (1/6 de moio) (≃)	138,00
Saco (6 alqueires)	82,8
Fanga (≃ 4 alqueires)	55,2
Rasa (≃ 1,27 alqueires)	16,5
Caira (3/4 de alqueire)	10,35
Maquia (= 2 selamines)	1,725
Selamin (= 1/16 de alqueire)	0,862
Teiga (muy variable)	de 17,25 a (si = fanga) 55,2

fanega a media de çebada. E de pan cozido hay tan grand mercado que non puede ser más; e de arroz hay tanto que es infinito. E tan gruesa e abastada es esta çiudat, que es maravilla; e por este abastamiento que en'lla ha, hobo este nombre Samaricante. E el su propio nombre es Çimiscante, que quiere dezir aldea gruesa, que çimis quiere dezir por grueso, e cuante por aldea, e de aquí tomó nombre Samaricante. *(De la embajada a Tarnarlán de Ruy González Clavijo, recogido en «Libros españoles de viajes medievales», de JOAQUIN RUBIO TOVAR.)*

Cádiz, cabecera del comercio con Berbería

DON Fernando e Doña Ysabel, etc. a Vos los qontadores, justiçias, regidores, jurados, ofiçiales e omes buenos de la villa del Puerto de Santa María e de las villas e logares e puertos de la mar de la costa de sus comarcas e a cada uno de vos, e a los arrendadores e fieles e cogedores de las rentas, e a las otras personas a quien, lo que de yuso en esta nuestra carta se qontiene, atañe o atañer

Medidas de capacidad para líquidos

Unidad	*Equivalencia en litros*
Tonel (= 50 almudes) (como medida de capacidad en los barcos era igual a la tonelada.)	840,00
Pipa (= 25 almudes; 26/27 en Azores)	420,00
Quinal (= 5 puçais)	422,5
Moio (= 20 almudes)	336,00
Puçal (= 5 almudes)	84,5
Almude (= 12 canadas)	16,8
Pote (= 6 canadas)	8,4
Canada	1,4
(Canada do Brasil, siglo XVI)	4,9
Meia (= 6 quartilhos)	2,1
Pinta	0,568
Quartilho (1/4 de canada)	0,350
Somicha	0,130

Medidas de longitud para productos

Unidad		*Equivalencia en metros*
Las tres básicas	Côvado	0,66
	Vara	1,1
	Palmo (variable) (≃)	de 0,20 a 0,275
Pé (≃)		0,31
Passo (≃)		1,55
Jarda (≃)		0,93
Braça (≃)		de 1,82 a 2,2
Alna (adaptación de medida extranjera, acaba asimilada al côvado)		0,66
Bragal (≃)		7,7
Polegada		0,0254
Toesa (≃)		1,86
Linha (≃)		0,002116

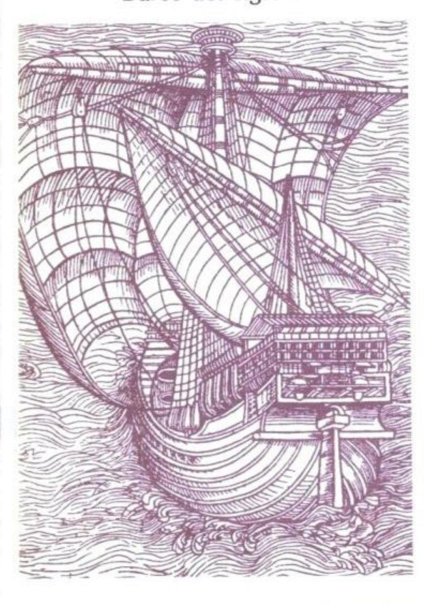
puede en qualquier manera, salud e graçia. Sepades que Nos somos ynformados que de tiempo ynmemorial a esta parte se a usado e acostumbrado que qualesquier navíos e fustas que se cargan e descargan para la Bervería secargan e descargan en la çibdad de Cáliz e non en otro logar alguno desas dichas villas y logares y puertos, e que agora nuevamente vosotros o alguno de vos queréys tentar de haser la dicha carga de los navíos e fustas para la dicha Bervería en algunos desos logares e puertos, en lo qual sy asy pasase se nos podría seguir deservicio; en lo qual Nos queriendo proveer, mandamos dar esta nuestra carta, por la qual vos mandamos a todos e a cada uno de vos que no vos entremetáys a faser la dicha carga e descarga de los dichos navíos e fustas para la dicha Bervería en esas dichas villas y logares y puertos ni en alguno dellos, demás ni aliende de lo que en los tiempos pasados fasta aquí avés fecho, so pena de perdimiento de los navíos e cosas que de otra manera cargades o descargades e de perdimiento e confiscaçion de los vuestros bienes para la nuestra cámara e fisco. E porque lo susodicho venga a notiçia de todos, e ninguno dello pueda pretender ynorançia, mandamos a qualesquier justiçias, asy de la dicha villa del Puerto de Santa María como de las otras dichas villas e logares e puertos de la mar de los desas comarcas, que fagan luego pregonar esta dicha nuestra carta por las plaças y mercados, etc. E que guarden y cumplan y fagan guardar y complir esta dicha nuestra carta e lo en ella qontenido, e contra ella ni contra cosa alguna ni parte dello vos non vayan nin pasen nin consientan yr nin pasar, en tiempo alguno ni por alguna manera. E los unos, etc. Dada en la çibdad de Barçelona, a IX días de mayo, año del nasçimiento de Nuestro Señor Ihesu Christo de Imill CCCCXCIII años=Yo el Rey.=Yo la Reyna. *(1493, mayo, 9, Barcelona. A. RUMEU, «España en Africa atlántica», doc. XIII.)*

MEDIDAS PORTUGUESAS, SIGLOS XV Y XVI

Medidas de longitud para itinerarios

Unidad	*Equivalencia en metros*
Légua (muy variable)	de 5.000,00 a 6.197,00
Milha	1.637,00
Légua marítima	5.921,00

Barco del siglo XV



Medidas de superficie

Muy variables, ya que casi todas se referían a sembraduras, con las consiguientes variaciones regionales.

Unidad	*Equivalencia en metros²*
Jeira (≃)	7.000,00
Astil (≃)	1.385,00
Aguilhada (≃ 1/12 de jeira)	
Jugo (≃) (tierra trabajada por una yunta de bueyes en un día)	de 3.000,00 a 5.000,00

(También se usaban como medidas de superficie el alqueire y el moio, referidos a sembraduras de esos volúmenes.)